

*Direction  
Interdépartementale  
des Routes  
Méditerranée*

**RAPPORTS**

*Février 2022*

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

***Année 2020***



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

# SOMMAIRE

<b>1 - RAPPELS.....</b>	<b>4</b>
1.1 - Définitions.....	4
1.2 - Source de données.....	4
<b>2 - LE RÉSEAU DE LA DIR MÉDITERRANÉE EN QUELQUES CHIFFRES.....</b>	<b>5</b>
<b>3 - DONNÉES GÉNÉRALES DE L'ACCIDENTALITÉ.....</b>	<b>6</b>
3.1 - Principaux indicateurs.....	6
3.2 - Impact crise sanitaire.....	7
3.3 - Evolution sur 5 ans.....	9
3.4 - Où se produisent les accidents ?.....	10
3.5 - Qui sont les victimes ?.....	12
<b>4 - ÉTUDE PAR ITINÉRAIRES.....</b>	<b>14</b>
4.1 - A55.....	14
4.2 - A7.....	16
4.3 - A51 – N296.....	18
4.4 - Itinéraire A50 – A501-A502.....	20
4.5 - A507.....	21
4.6 - Itinéraire N113-N572.....	23
4.7 - Itinéraire N569.....	24
4.8 - Itinéraire A570 – N98.....	25
4.9 - Itinéraires du district Rhône-Cévennes.....	26
4.10 - Itinéraires du district des Alpes du sud.....	30
<b>5 - CONCLUSION.....</b>	<b>33</b>
<b>6 - ANNEXES : EXTRAIT ÉTUDE D'ENJEUX 2011 – 2015.....</b>	<b>35</b>
6.1 - Hiérarchisation des itinéraires de type RN.....	35
6.2 - Hiérarchisation des itinéraires de type VRU.....	35

# 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.

Les taux d'accidents indiqués ci-après sont en 10<sup>6</sup> 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.

L'application est toujours en développement ce qui la rend relativement instable et ne facilite pas le traitement des données.

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 2020.

## 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 2020 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 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 d'une manière générale que le niveau de trafic sur le réseau de la DIR Méditerranée a diminué de 30 % par rapport à 2019 tous réseaux confondus, pour une évolution au niveau national de -16,9 %.

Ces baisses de trafic s'expliquent en raison du contexte sanitaire liée à la COVID 19 et des deux confinements ayant eu un impact significatif sur la baisse de trafic.

#### 3.1 - Principaux indicateurs

En 2020 sur le réseau de la DIRMED, on dénombre :

- 689 **accidents corporels**, soit une **diminution de 10,28 %** par rapport à 2019,
- le **nombre de tués est en baisse (-13)**,
- 883 **blessés**, dont 133 blessés hospitalisés, proportionnellement au nombre de blessés, le nombre de blessés hospitalisés est **en baisse** par rapport à 2019.

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
2020	689	893	17	133

Evolution 2019/2020	-10,28 %	-24,50 %	-43 %	-18,0%
------------------------	----------	----------	-------	--------

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	22187
2019	56 016	70 490	3 244	NC
2020	47 744	59 248	2 780	16775

Évolution 2019/2020	-14,70 %	-16,0%	-14,30 %	
------------------------	----------	--------	----------	--

Au niveau national, le nombre d'accidents a **significativement diminué** entre 2019 et 2020 avec une baisse de presque 15 % ainsi que le nombre de tués. L'année 2020 est l'année qui a connu le moins d'accidents depuis ces 4 dernières années.

Sur le réseau de la DIRMED, **la tendance est la même qu'au niveau national**. Le nombre d'accidents a diminué de 10 % et le nombre de tués est passé de 30 à 17 soit

une baisse de 43 % entre 2019 et 2020. Si la baisse d'accidents est moins marquée qu'au niveau national, la baisse des victimes gravement blessées ou tuées est supérieure à celle au niveau national.

Il est toutefois possible de constater qu'on se rapproche du nombre d'accidents connus en 2018. Mais avec une différence majeure, cette baisse des accidents corporels s'accompagne d'une baisse d'accidents graves et accidents mortels contrairement à 2018 où ces catégories d'accident étaient restées stables.

La crise sanitaire et les confinements successifs sont certainement à l'origine de cette diminution.

### 3.2 - Impact crise sanitaire

L'année 2020 a été marquée par la crise sanitaire liée à la COVID 19 avec 2 périodes de confinement qui ont eu un impact sur le trafic routier.

Globalement sur l'année, il a été constaté une diminution du nombre d'accident, mais il est intéressant de regarder si cet abaissement est lissé sur l'année, ou si au contraire, on constate une augmentation de l'insécurité sur certaines périodes, notamment lors des phases de « déconfinement ».

Pour rappel, les confinements successifs se sont déroulés sur les périodes suivantes :

- Premier confinement du 17 mars au 11 mai 2020 ;
- Deuxième confinement du 30 octobre au 15 décembre 2020.

Voici la répartition par mois des accidents du réseau de la DIRMED sur l'année 2020 :

2020												
Axe / mois	Janv.	Fev.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.
RN85	5	3	1	3	2	7	4	1	3	5	1	5
RN85/202	0	1	1	0	0	1	6	2	0	3	0	0
RN94	2	5	2	1	2	4	4	6	0	3	0	2
RN100-RN7 Sud-RN1007-RN129	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0
RN106	2	1	1	0	3	2	3	0	1	1	2	1
RN113	1	2	1	0	2	0	0	4	2	1	1	0
RN580	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1
RN7 Nord	0	0	0	0	0	2	0	2	0	1	1	0
RN86	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
A507	7	5	7	4	8	8	8	4	10	5	2	7
A50-A501-A502	15	12	9	1	3	14	10	12	11	10	4	14
A51-RN296	11	3	4	0	3	7	9	8	7	8	1	5
A55 littoral	5	5	5	0	1	7	6	7	5	5	4	5
A55-RN568	3	1	2	2	4	4	4	5	11	6	3	5
A7 entre Rognac et A51	6	7	4	0	1	7	4	7	6	8	5	5
A7 tronc commun	14	10	2	1	3	9	13	10	11	13	7	7
A570-RN98	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
RN113-RN572	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	1

(Période de confinement en rouge)

En comparant les données de répartition par mois des accidents de 2020 à ceux de 2019, il est possible d'émettre les hypothèses suivantes :

- **Au DRC :**

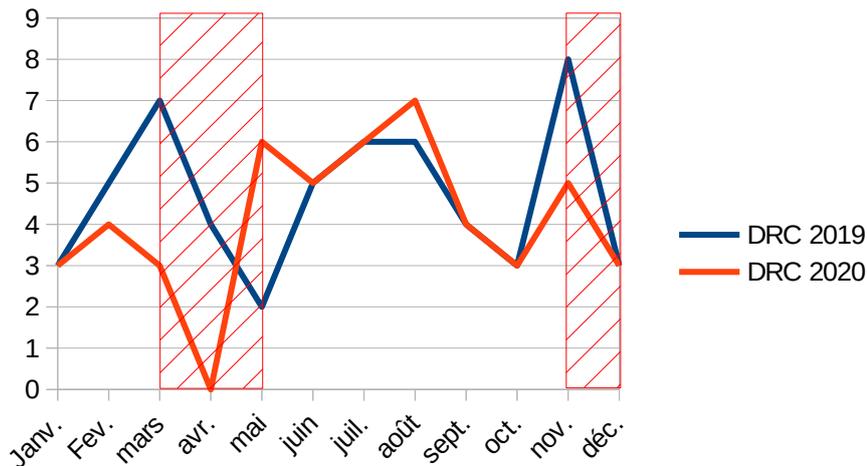


Illustration 1: Répartition des accidents par mois au DRC

À l'échelle du DRC, le nombre d'accidents a **diminué lors de la période du premier confinement** de mi-mars jusqu'à avril où il n'y a eu aucun accident. En revanche, à la fin de ce premier confinement le nombre d'accidents était **légèrement en hausse**, il était **même supérieur** au nombre d'accidents constatés en 2019.

Concernant la période du **second confinement**, le nombre d'accidents est en baisse en novembre comparé à 2019, il est toutefois au même niveau que 2019 en décembre.

Le trafic a diminué de 22 % en 2020 par rapport à 2019. Ces différents éléments permettent d'envisager que les mesures sanitaires ont eu un impact positif sur l'accidentalité sur les itinéraires du DRC lors du 1<sup>er</sup> confinement mais avec une aggravation des accidents lors des phases de reprise des déplacements.

Cependant le bilan de l'année 2020 étant meilleur que celui de 2019 au 1<sup>er</sup> trimestre, il est difficile de conclure sur le réel impact de la crise à l'échelle du DRC.

- **Au DADS :**

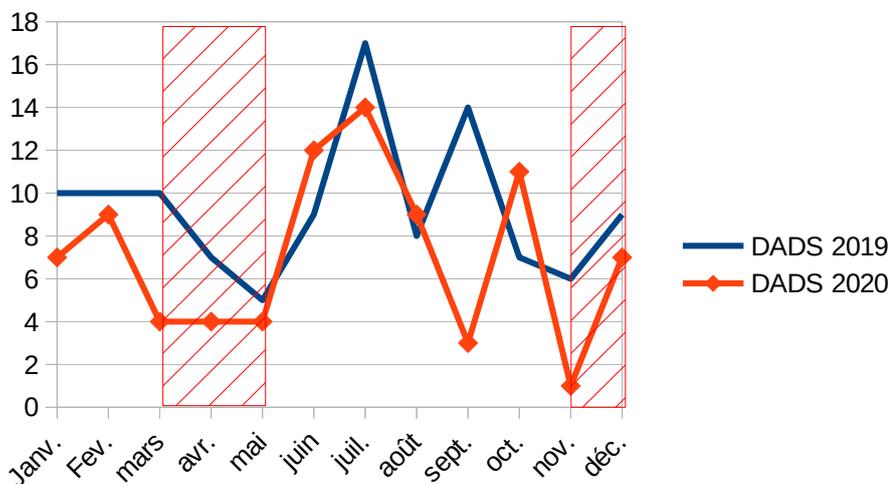


Illustration 2: Répartition des accidents par mois au DADS

Comme au DRC, la fin du premier confinement est marquée par une hausse de l'accidentalité. Sur la période du second confinement il est possible de constater que le nombre d'accidents a diminué entre octobre et novembre atteignant même son total le plus bas en novembre.

Ainsi, ces différents éléments laisseraient à penser que **les mesures sanitaires ont eu un impact sur l'accidentalité sur les itinéraires du DADS**. Cependant le bilan de l'année 2020 étant meilleur que celui de 2019 sur toute l'année, notamment en janvier ou février, il nous est difficile de conclure sur le réel impact de la crise.

- **Au DU :**

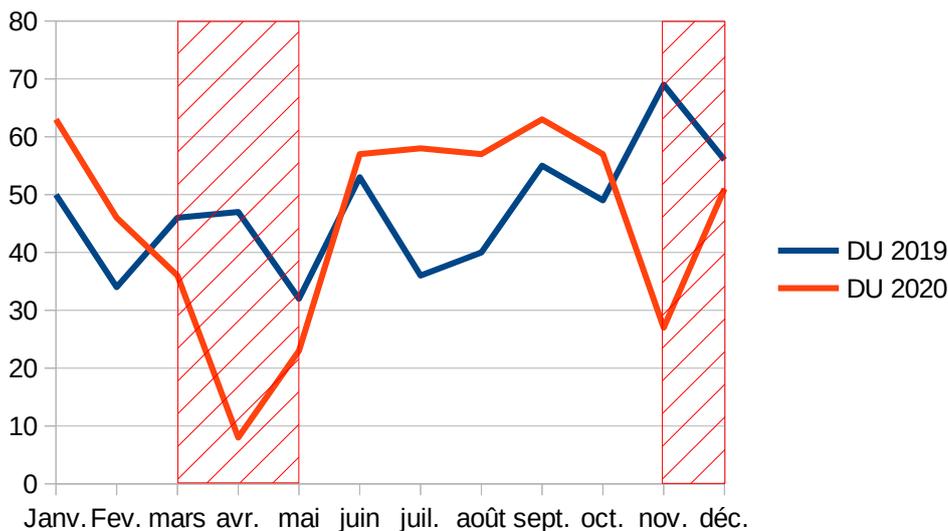


Illustration 3: Répartition des accidents par mois au DU

À l'échelle du DU, il est possible de constater que **les deux confinements ont eu un impact important sur l'accidentalité du secteur**. En revanche, les **deux périodes de déconfinements** montrent une **forte reprise des accidents corporels**, avec un plateau inhabituel de juin à octobre où le nombre d'accidents a été supérieur à celui de 2019.

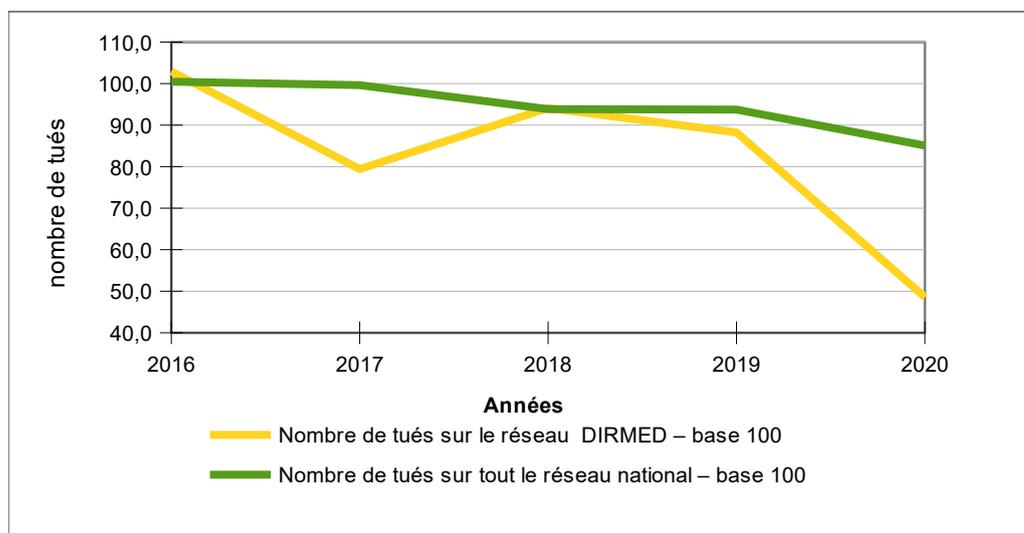
Notamment en juillet 2020, 22 accidents en plus qu'en 2019 et 17 en plus en août.

### 3.3 - Evolution sur 5 ans

#### 3.1 - 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 hausse en 2019, le nombre d'accidents est quasiment redescendu à son niveau de 2018.

#### 3.2 - Evolution du nombre de tués



Le nombre d'accidents mortels a **diminué de presque de moitié** sur le réseau DIRMED par rapport à l'année 2019. L'année 2020 est l'année qui a connu le **moins d'accidents mortels** sur le réseau depuis 2017.

### 3.4 - Où se produisent les accidents ?

#### 4.1 - Répartition par district

		Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
					Tués	BH	BL
DRC	--	49	7	41	9	39	28
DADS	--	85	1	24	1	31	114
DU	--	555	5	58	7	63	751
Total	--	689	13	123	17	133	893

La répartition géographique des tués par district est la suivante :

Nombre de victimes tuées en 2020 sur l'ensemble de la DIRMED : 17		
DADS	DRC	DU
1	9	7
Nombre de victimes tuées en 2019 sur l'ensemble de la DIRMED : 31		
6	6	18

Le nombre de victimes tuées au DRC est alarmant : seul secteur connaissant une hausse entre 2019 et 2020 (hausse importante) avec un nombre de tués supérieur à celui sur le secteur du DU supportant pourtant un trafic nettement supérieur.

## 4.2 - Collisions sur obstacles fixes

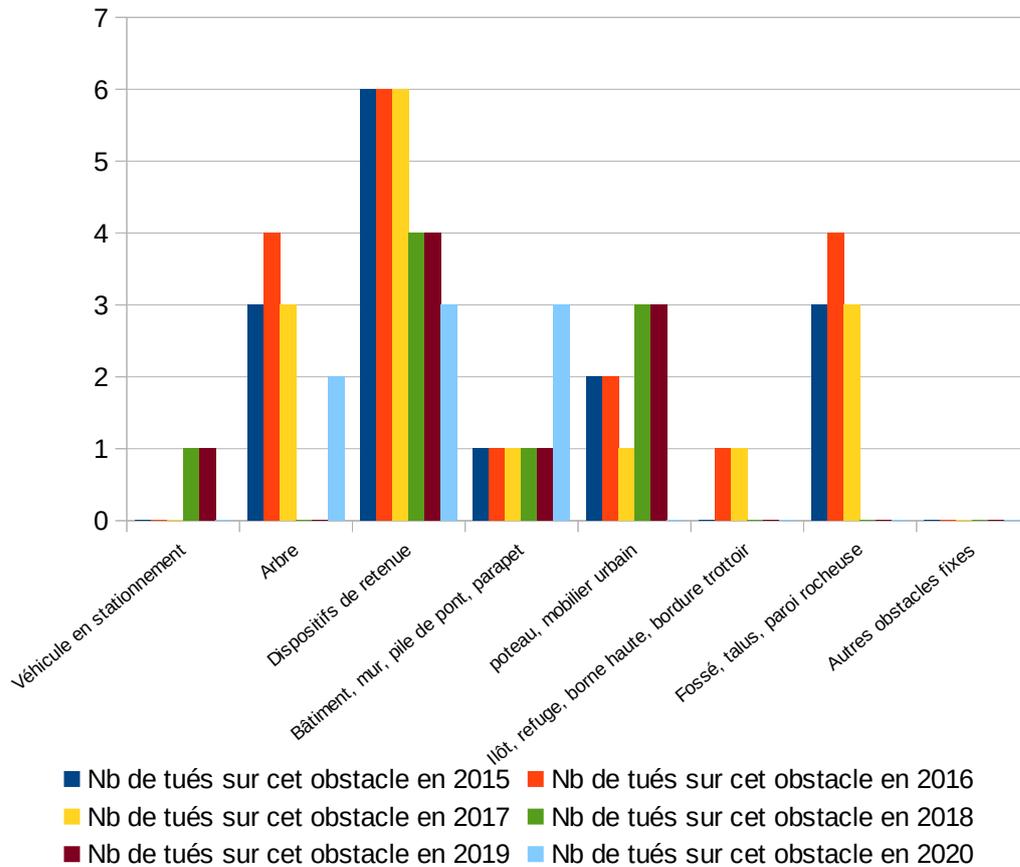


Illustration 4: Evolution des victimes tuées sur obstacles fixes

Les victimes tuées sur obstacles fixes sont au nombre de **8 en 2020** sur le réseau de la DIRMED. Cela représente **presque 50 % des tués** sur le réseau de la DIR. La part des tués à la suite d'un choc sur obstacle connaît une forte augmentation par rapport aux deux années précédentes (28 % en 2018 et 31 % en 2019).

Les dispositifs de retenue et parapet constituent la plus grande part des obstacles impliqués avec 6 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. La politique de la DIRMED de limitation de déploiement des dispositifs de retenue, particulièrement les GBA, est confortée par les chiffres de l'accidentalité.

**Pour la première année depuis 5 ans, aucun accident mortel n'est à déplorer sur un poteau ou du mobilier urbain.**

Les démarches engagées auprès d'ENEDIS et ORANGE pour demander le déplacement de poteaux implantés trop près du bord de la chaussée, ainsi que la mise en œuvre de support à sécurité passive pour les panneaux de signalisation, sont à poursuivre afin de permettre dans les années à venir de maintenir la part représentée par les obstacles fixes dans l'accidentalité du réseau à un niveau relativement faible.

### 4.3 - Répartition suivant l'état de la chaussée

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

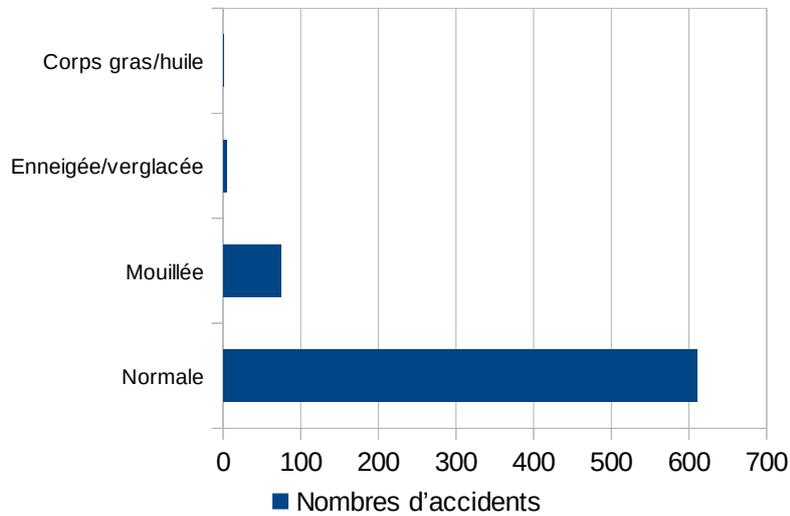


Illustration 5: Répartition des accidents suivant l'état de la surface

## 3.5 - Qui sont les victimes ?

### 5.1 - Par tranche d'âge

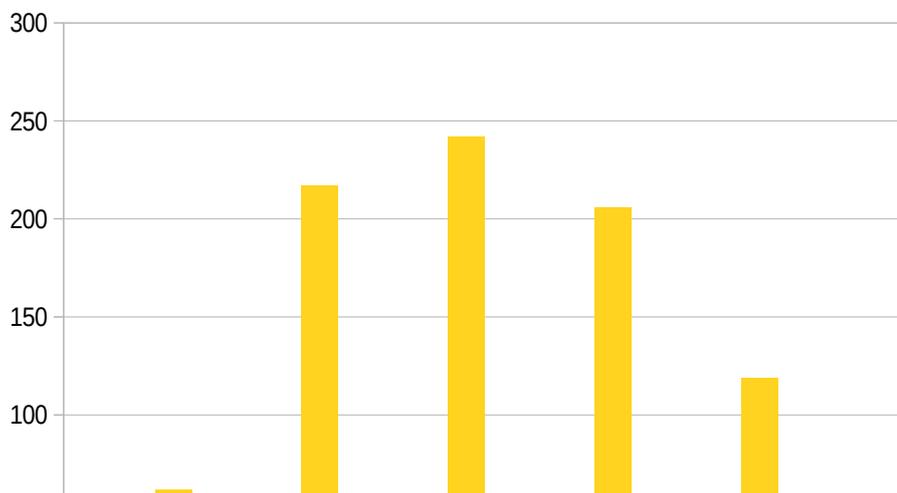


illustration 6: Répartition des victimes par tranche d'âge

Sur le réseau DIRMED, comme en 2019, la tranche d'âge « 25-64 ans » représente **environ 60 % des tués** pour 51 % au niveau national. Ce taux est stable par rapport à 2019, alors qu'en 2018, cette même tranche d'âge représentait 97 % des tués.

La catégorie d'âge « 18-24 ans » représente également une **part importante des accidents mortels** sur le réseau DIRMED soit 35 % contre 17 % à l'échelle nationale.

## 5.2 - Par mode de déplacement

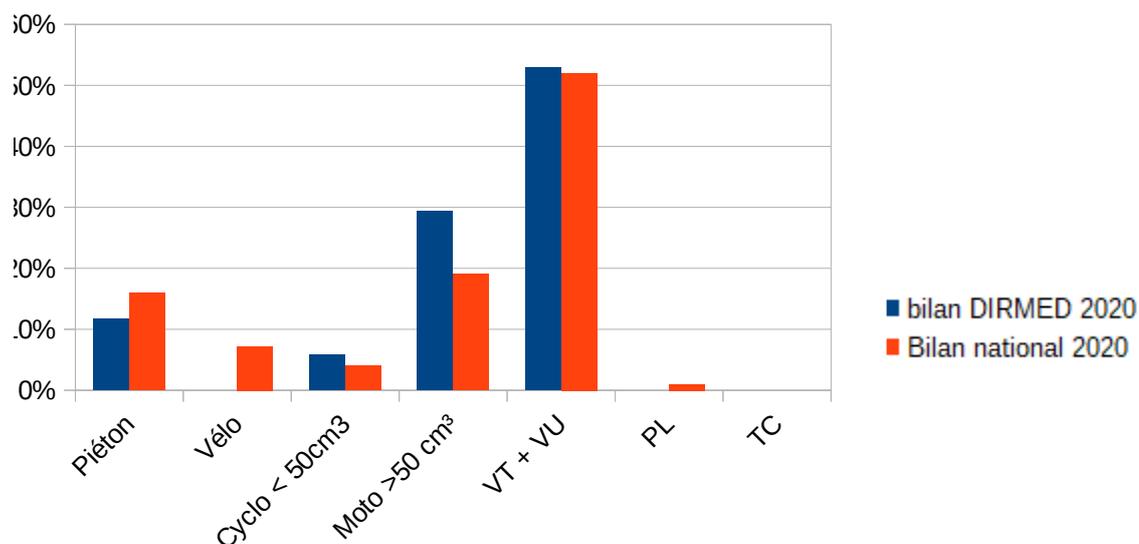


Illustration 7: part des tués par mode de transport

La part des tués en véhicule de tourisme (VT) ou utilitaire (VU) est **prépondérante** mais 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 motorisés est en augmentation par rapport à 2019 (20 %), elle représente désormais **presque 30 % des tués**.

En 2020, 2 **piétons ont été tués** sur le réseau de la DIRMED, un chiffre légèrement en baisse par rapport à 2019, et également légèrement au-dessous du niveau national contrairement au bilan de 2019. Les 2 piétons ont été tués sur RN.

## 4 - Étude par itinéraires

### 4.1 - A55

#### 1.1 - A55 littoral, y compris répartiteur des Pennes-Mirabeau

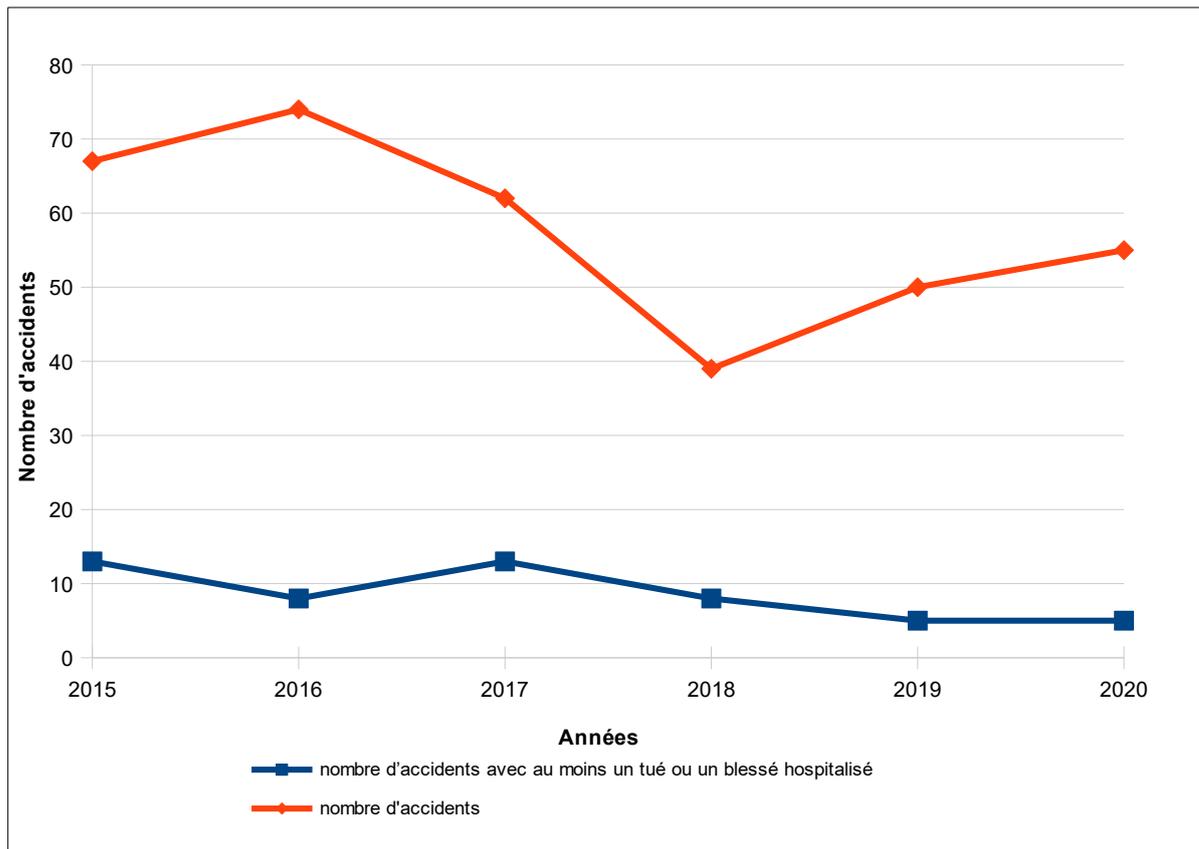


Illustration 8 : évolution des accidents sur l'A55 entre Marseille et le répartiteur des Pennes-Mirabeau

Le nombre d'accidents sur l'A55 littoral **augmente légèrement** par rapport à l'année 2019, semblant confirmer une tendance à la hausse. En revanche le nombre d'accidents graves reste stable.

En 2020, la densité sur l'axe est de 3,56, ce niveau d'accidents corporels est proche de la densité moyenne nationale sur VSA qui est de 3,49.

Après 2 années successives d'amélioration de la sécurité sur cet axe, une nouvelle dégradation semble s'amorcer. La précédente dégradation avait eu lieu entre 2014 et 2016 avec un nombre d'accidents corporels qui est passé de 37 accidents en 2013 à 74 accidents en 2016.

Le diagnostic SURE sur cet itinéraire a été approuvé par la DIT en 2021. Ce diagnostic a permis d'identifier 6 zones d'accumulation d'accidents sur l'itinéraire.

Un plan d'actions visant à définir des mesures correctives nécessaires pour améliorer la sécurité des usagers sur ces zones sera établi dans le courant de l'année 2022 pour une mise en œuvre à partir de 2023.

On ne relève aucun accident mortel sur l'A55.

Une ISRI est programmée sur cet itinéraire en 2022.

➤ **Impact crise sanitaire :**

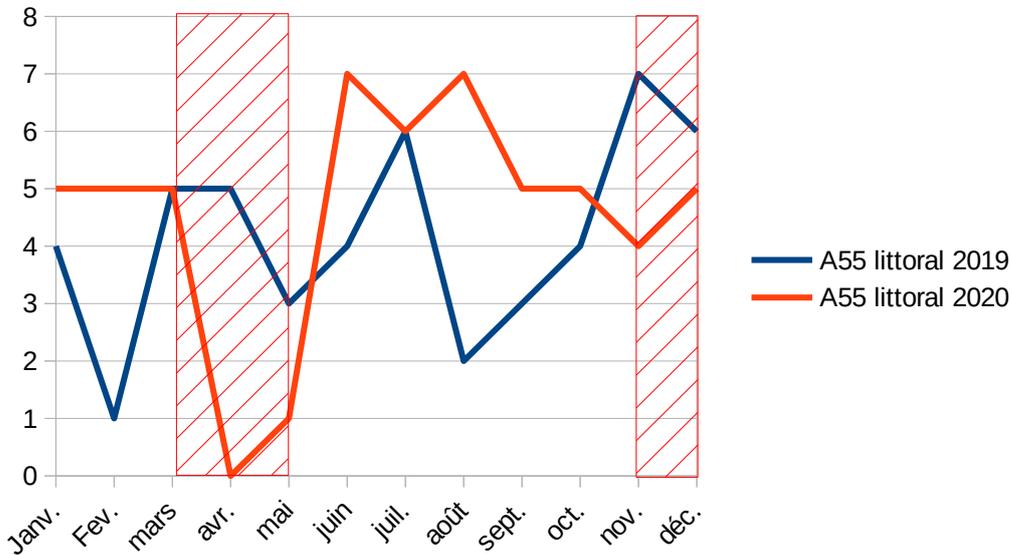


Illustration 9: Répartition des accidents par mois sur A55 littoral

L'accidentalité sur l'itinéraire A55 littoral a légèrement augmenté par rapport à l'année 2019. Si l'on regarde la répartition des accidents par mois on constate que le nombre d'accidents était au plus bas lors du premier confinement. Puis, on observe une augmentation des accidents lors du premier déconfinement avec une tendance à la stabilisation avec un nombre d'accidents supérieur à ceux de 2019 jusqu'au mois d'octobre avant le deuxième confinement. Le second confinement est moins marqué que le premier, et ne semble pas avoir eu d'impact significatif sur l'accidentalité.

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

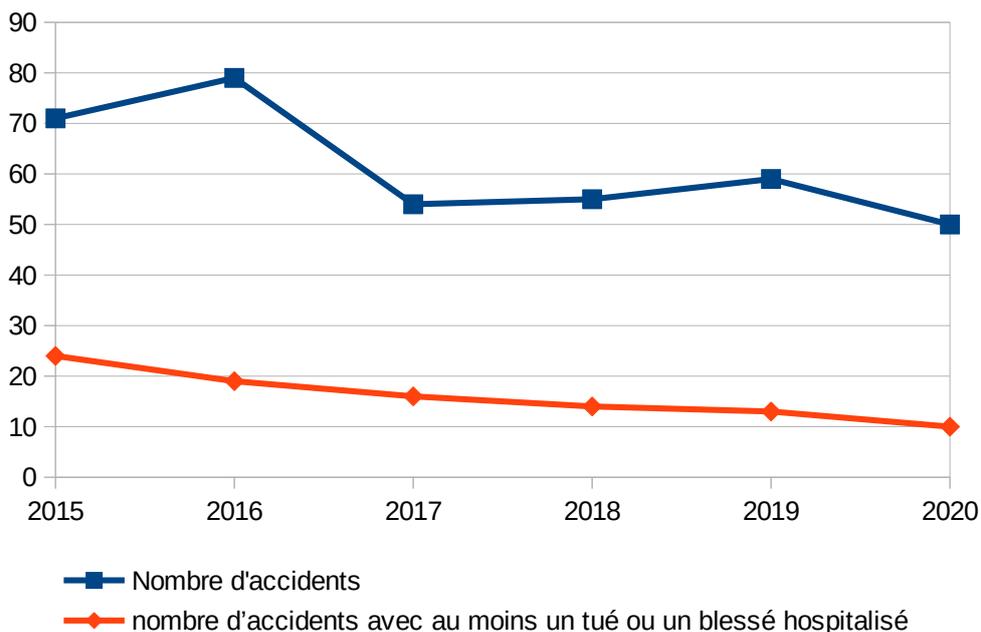


Illustration 10 évolution des accidents sur l'A55 et la RN568

Sur cette section de l'A55, qui supporte une typologie de trafic différente de la partie littorale (moins urbain), le **nombre d'accidents est supérieur à la moyenne nationale** pour une section autoroutière avec une densité de 2,56 contre 0,12 au niveau national, cette densité est en augmentation, elle était de 1,87 en 2019.

Pour la N568, contrairement à l'année 2019, la densité est **au-dessous de la moyenne nationale** avec une densité de 0,03 pour une densité nationale de 0,12. en 2020, on ne dénombre que 2 accidents sur la RN568, contre 14 en 2019.

Sur l'itinéraire, on note une tendance à la stabilisation en nombre d'accidents corporels alors que le nombre d'accidents graves tend à la baisse, notamment depuis 2016.

Cet itinéraire n'a connu aucun accident mortel contrairement à l'année 2019 où ce secteur était l'un des plus mortels.

La démarche SURE sur la N568 a conduit aux actions suivantes :

- En 2020, les travaux de mise en sécurité des traversées de terre-plein central se sont achevés, un bilan de sécurité de cette section est à réaliser en 2022.
- Sur la section sud, les entrées des giratoires de Guignonnet et de la Fenouillère ont été modifiées afin d'en améliorer la géométrie.
- En 2021, le programme de travaux porte sur l'aménagement du carrefour « Ma Campagne ».
- En 2022, il est prévu de traiter en partie les accès directs existants entre les giratoires du Guignonnet et de la Fenouillère.

## 4.2 - A7

### 2.1 - A7 entre Rognac et A51

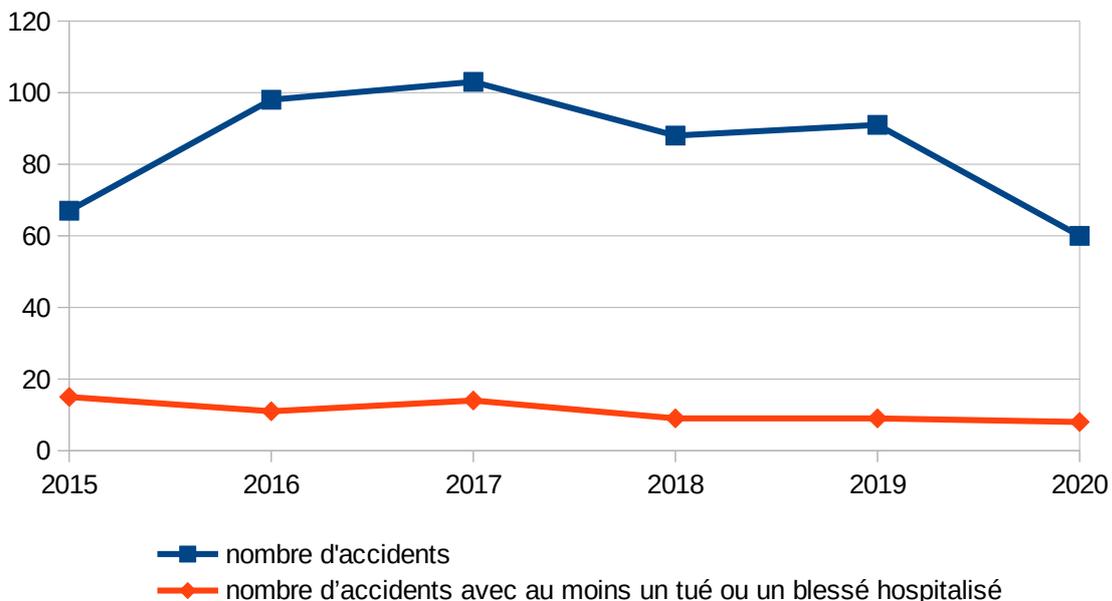


Illustration 11 Evolution du nombre d'accidents sur l'itinéraire A7 entre Rognac et A51

Après une hausse des accidents en 2015, et la stabilisation à un niveau haut, **le nombre d'accidents en 2020 a nettement diminué, il est à son plus bas depuis 2015**. Le nombre d'accidents graves reste stable par rapport aux précédentes années.

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

La densité d'accidents sur cette section est de 5,51, 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.

Pour information, une ISRI est programmée sur cet itinéraire en 2022.

## 2.2 - A7 Tronc commun

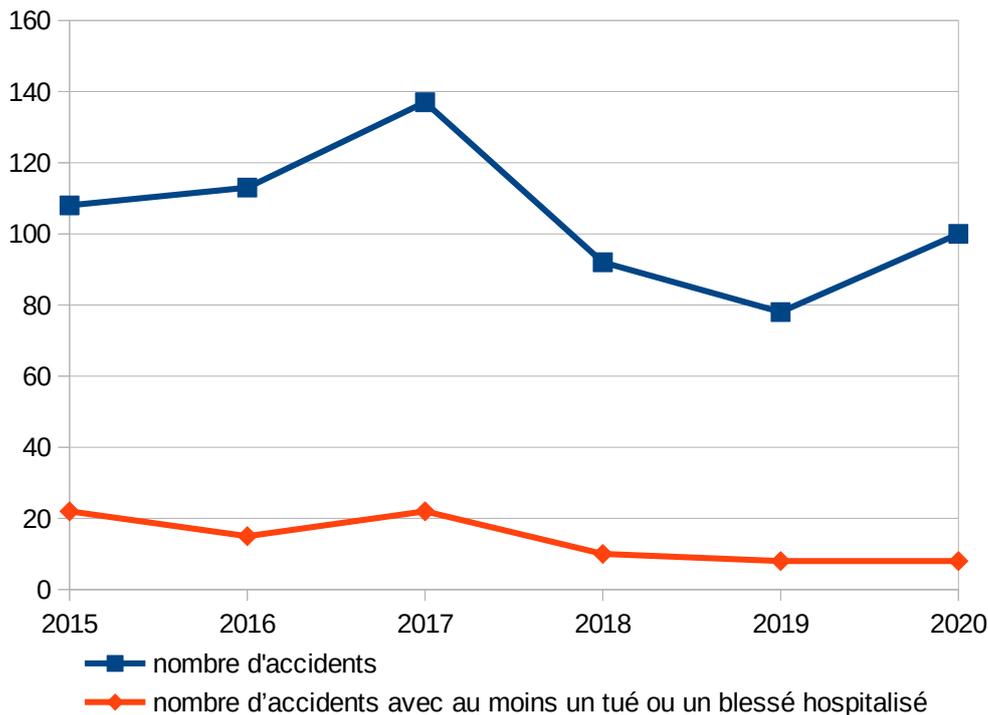


Illustration 12 : évolution des accidents sur l'A7 entre Marseille et l'A51

Après deux années de baisse des accidents sur cette partie de l'A7, le nombre d'accidents **connaît une augmentation** de 20 % par rapport à l'année 2019. En revanche, la gravité des accidents reste stable par rapport aux années précédentes.

Comme ces deux dernières années, 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 5,88 contre 4,73 pour une autoroute urbaine à 2x3 voies.

Ce secteur a été en travaux jusqu'en 2018 (divergent avec l'A507), il est à nouveau en travaux pour la création de VRTC, il est donc difficile d'identifier si l'infrastructure est en cause. Les diagnostics SURE se réalisant sur des données d'une profondeur de 5 ans, un diagnostic ne peut être engagé dans ce secteur.

En revanche cette section sera inspectée dans le cadre de la démarche ISRI en 2022.

➤ **Impact de la crise sanitaire :**

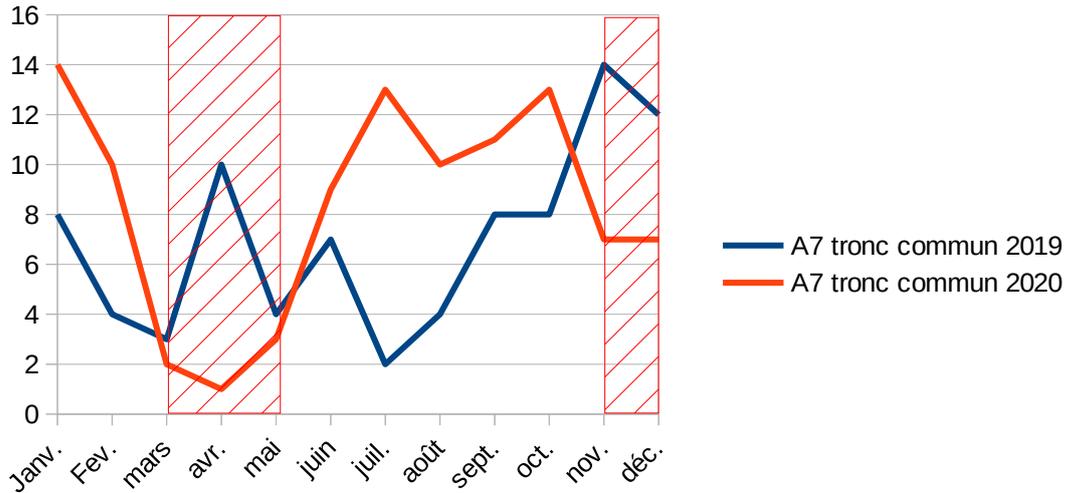


Illustration 13: Répartition des accidents par mois sur l'A7 tronc commun

L'accidentalité sur l'itinéraire A7 tronc commun connaît une augmentation par rapport à l'année 2019. Comme pour l'A55, le 1<sup>er</sup> confinement est bien marqué par une diminution importante du nombre d'accidents, alors que l'accidentalité se stabilise à un niveau haut entre les 2 périodes de confinement.

Les données accidents 2020 d'avant-confinement (janvier-février) sont en augmentation par rapport à celle de 2019.

**4.3 - A51 – N296**

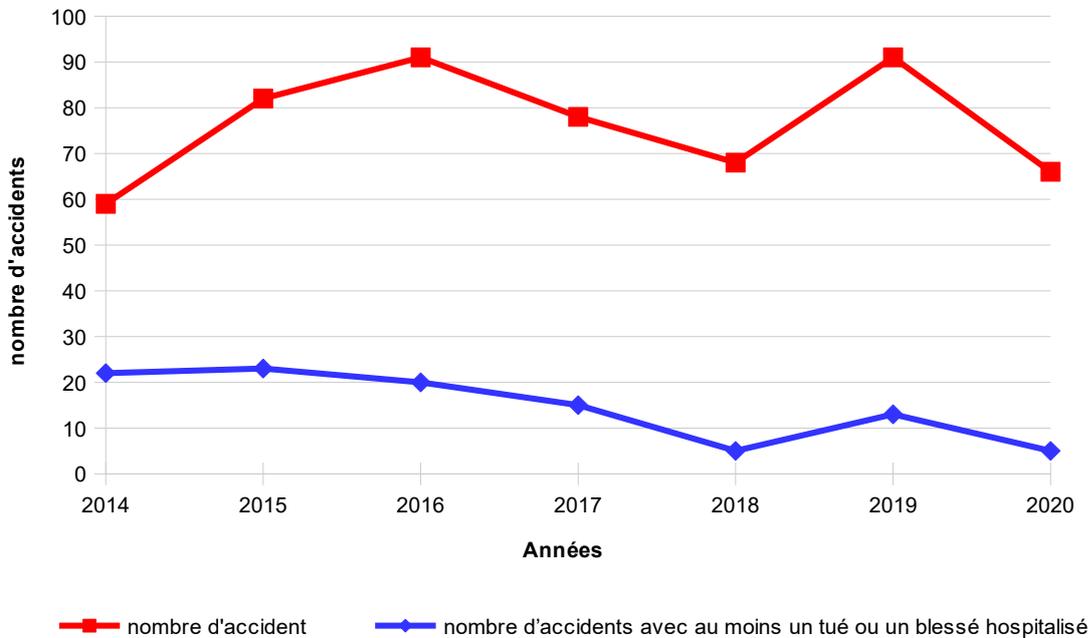


Illustration 14 Evolution du nombre d'accidents sur l'itinéraire A51-N296

Après une augmentation des accidents en 2019, le nombre d'accidents connaît **une diminution** de 30 % en 2020 par rapport à 2019. Il en est de même pour les accidents graves où l'on relève deux accidents graves dont **un mortel**.

Dans cet accident mortel, le véhicule a terminé sa course sur une glissière métallique, mais les forces de l'ordre ont relevé comme facteur aggravant une vitesse excessive et un taux d'alcoolémie très élevé.

La densité d'accidents est de 3,78, légèrement au-dessus de la moyenne nationale pour ce type de route (VSA province 2x3 voies) qui est de 3,5.

Comme c'était le cas dans le bilan de 2019, près de la moitié des accidents de la section s'est produit au niveau du secteur entre l'A7 et l'A515. La densité sur cette section de 5 km est de 5,8.

Sur la RN296, on dénombre **2 accidents graves non mortels**. La densité est de 0,4 pour 1,16 au niveau national sur une VSA à 2x2 voies de province.

Contrairement au bilan de 2019, la part des accidents impliquant des motos diminue légèrement et représente 13 % des accidents.

Pour information, une inspection ISRI sera réalisée sur cet itinéraire en 2022.

➤ **Impact de la crise sanitaire :**

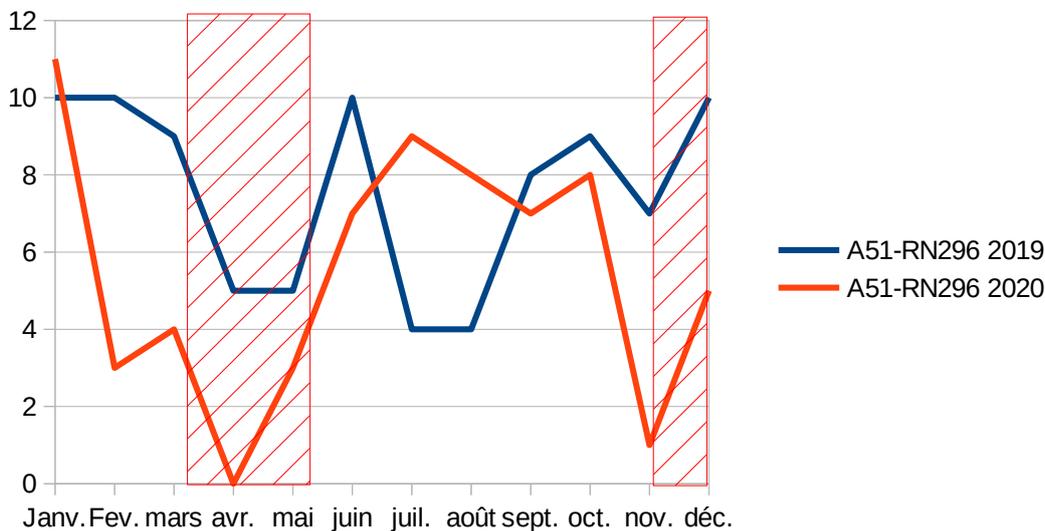


Illustration 15: Répartition des accidents par mois sur l'A51-RN296

L'accidentalité sur l'itinéraire A51-RN296 connaît une diminution par rapport à l'année 2019.

Si l'on regarde la répartition des accidents par mois on constate que le nombre d'accidents a fortement diminué entre janvier et février. Sa décrue s'est poursuivie durant le premier confinement atteignant même 0 accident au mois d'avril. En sortie de premier confinement, le nombre d'accidents a augmenté, il est même supérieur aux données d'accidents de 2019 pendant la période de l'été. L'accidentalité a également diminué lors du deuxième confinement.

Compte tenu de ces éléments, il est possible de constater que les confinements ont eu un impact sur l'accidentalité de l'itinéraire.

### 4.4 - Itinéraire A50 – A501-A502

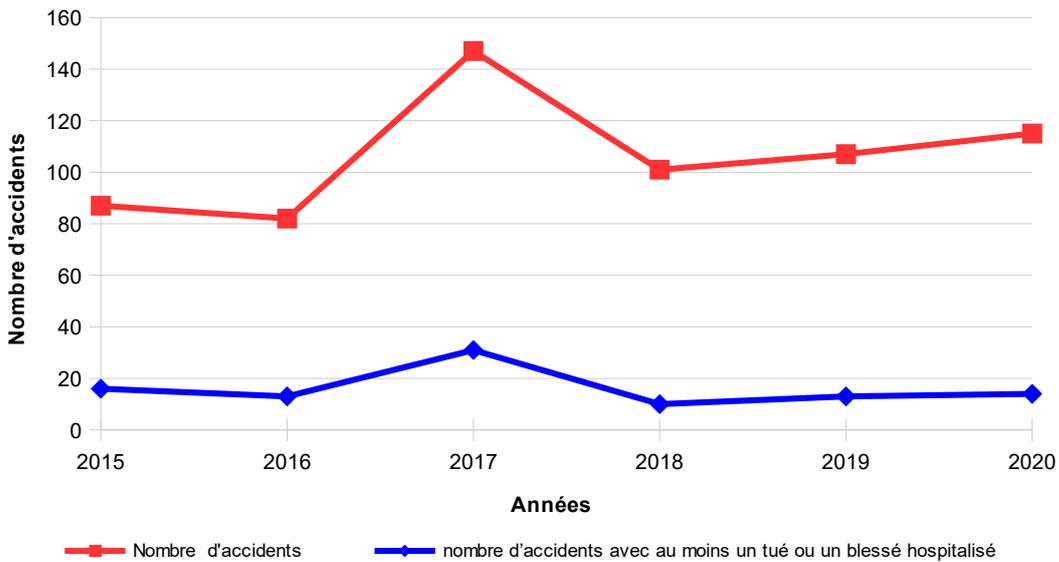


Illustration 16 : évolution des accidents entre Marseille et Aubagne

Le nombre d'accidents est **en légère augmentation** par rapport à 2019 alors que le nombre d'accidents graves est stable.

Il convient de relever que, avec l'A7 TC, cet itinéraire fait partie des **2 seuls itinéraires du réseau pour lesquels la crise sanitaire n'a pas conduit à une baisse de l'accidentalité**.

La densité d'accidents sur la section est de 6,38, au niveau national elle est de 4,73 pour une VSA à 2x3 voies.

Tout comme pour l'A7 tronç commun, un diagnostic SURE ne peut être réalisé du fait des chantiers passés (A507) et en cours (murs anti-bruits et chaussées).

Une ISRI a été réalisée en 2021 et a permis de mettre en évidence des défauts notamment sur la visibilité des panneaux et l'état des dispositifs de retenue. Ces défauts seront corrigés soit en régie, soit au travers des PAI signalisation, dispositifs de retenue et chaussée pour les plus importants.

➤ **Impact crise sanitaire :**

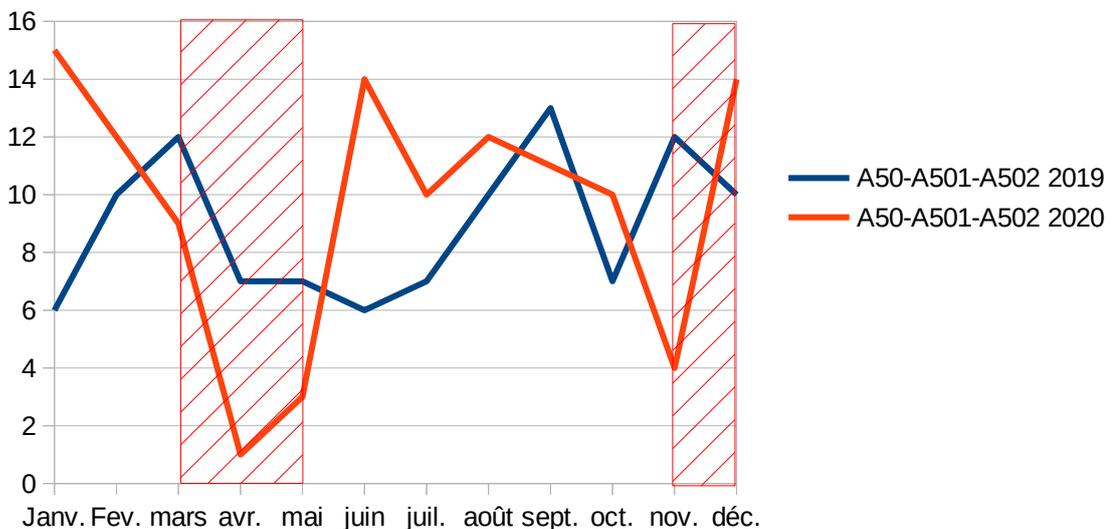


Illustration 17: Répartition des accidents par mois sur A50-A501-A502

L'accidentalité sur l'itinéraire A50-A501-A502 a légèrement augmenté par rapport à l'année 2019.

Comme pour l'A7 et l'A55, le 1<sup>er</sup> confinement est bien marqué par une diminution importante du nombre d'accident, alors que l'accidentalité est à un niveau haut entre les 2 périodes de confinement.

#### 4.5 - A507

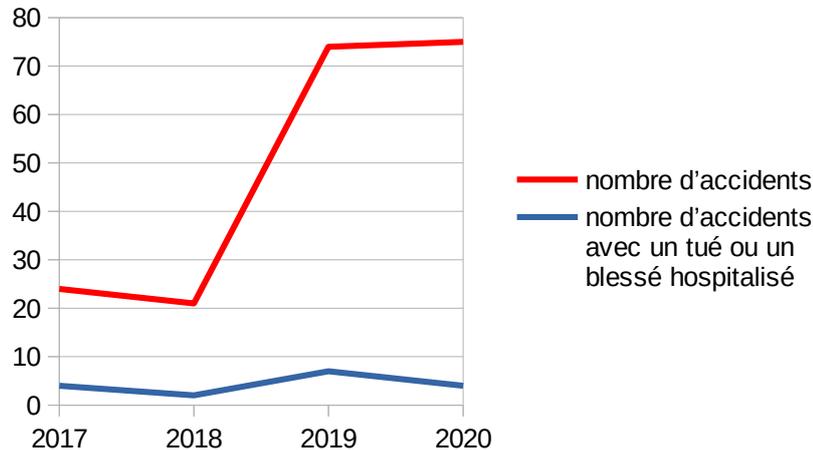


Illustration 18: Evolution du nombre d'accidents sur l'itinéraire A507

Cet itinéraire a été ouvert partiellement en novembre 2016 puis dans sa totalité en novembre 2018. Il présente la particularité d'être composé essentiellement de tranchées couvertes et d'être limité à 70 km/h.

Le nombre d'accidents **reste stable** par rapport à l'année 2019.

La densité d'accidents est de 7,7 nettement au-dessus de la moyenne nationale pour ce type de route (VSA province 2x2 voies) qui est de 1,16.

Parmi les 75 accidents, 20 concernent les 2 roues qui représentent **l'ensemble des blessés hospitalisés. Aucun accident mortel** n'est à déplorer.

Parmi les accidents impliquant plusieurs véhicules, 34 d'entre eux sont des chocs par l'arrière ou des collisions en chaînes en queue de bouchon.

Une inspection ISRI a eu lieu sur l'A507 en 2021, elle n'a pas relevé de défaut majeur en matière de sécurité routière.

➤ **Impact crise sanitaire :**

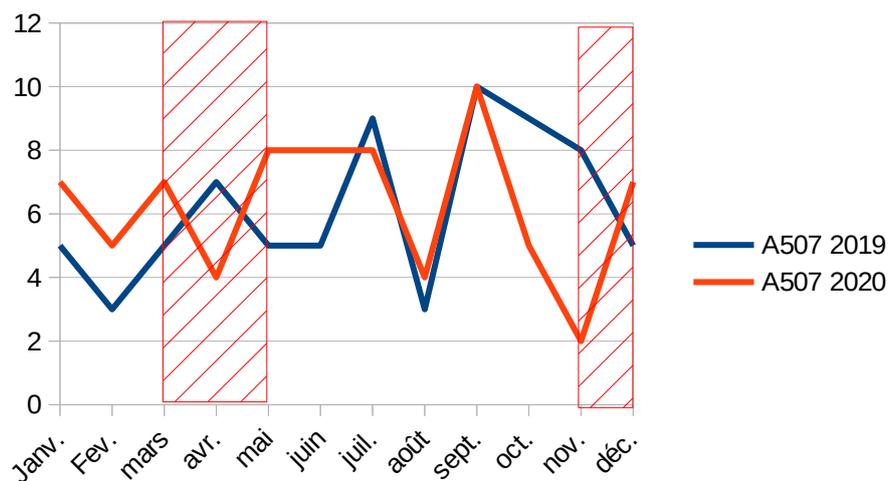


Illustration 19: Répartition des accidents par mois sur A507

L'accidentalité sur l'itinéraire A507 est restée stable par rapport à l'année 2019. Le premier confinement est assez peu marqué, mais à l'inverse de l'A7 et de l'A55, le second l'est davantage.

## 4.6 - Itinéraire N113-N572

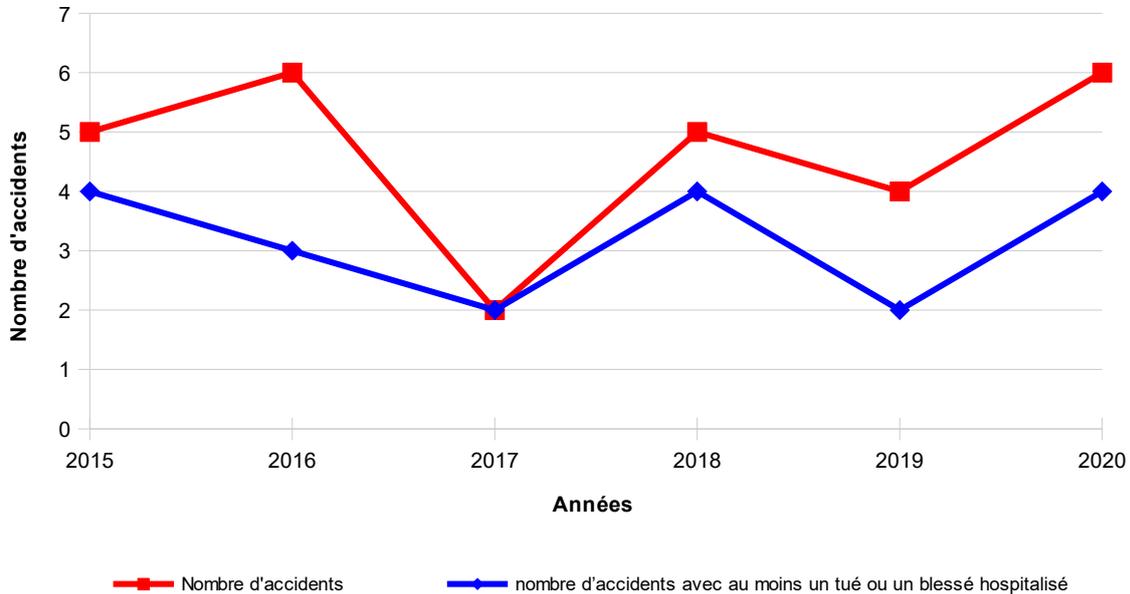


Illustration 20 évolution des accidents sur l'itinéraire N113-N572

Le nombre d'accidents a **légèrement augmenté** par rapport à 2019 mais il reste faible. Un accident est presque toujours un accident grave, la part des accidents graves représente 70 % des accidents.

La densité d'accidents au niveau national sur ce type de route est de 0,12 alors que l'itinéraire à une densité de 0,25.

Parmi ces accidents graves, un accident mortel s'est produit en 2020 sur la RN572.

Malgré un important trafic PL, **la RN113 n'est pas un axe à l'accidentalité plus marquée qu'ailleurs en France pour le même type de route.**

Une inspection ISRI aura lieu en 2022 sur ces axes.

### ➤ **Impact crise sanitaire :**

Le très faible nombre d'accidents sur cet itinéraire ne permet pas d'affirmer que la crise sanitaire a eu un impact sur l'accidentalité du secteur.

## 4.7 - Itinéraire N569

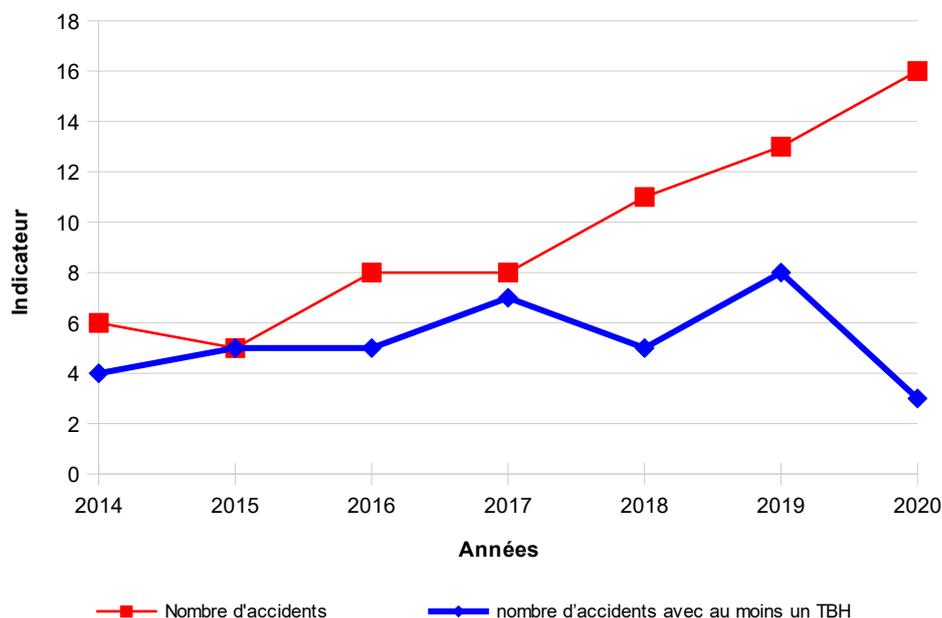


Illustration 21 évolution des accidents sur la RN569

Sur cet itinéraire, le nombre d'accidents poursuit sa hausse depuis **2018**.

Par rapport au bilan de 2019, le nombre d'accidents graves a **fortement diminué** et représente un peu moins de 20 % des accidents contre 70 % en 2019.

À noter qu'**aucun accident mortel** s'est produit sur l'itinéraire en 2020.

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 0,67.

Un diagnostic SURE sur l'ensemble de l'itinéraire sera réalisé par le SIR13 en 2022. De même, une inspection ISRI aura lieu en 2022.

### ➤ Impact crise sanitaire :

Le très faible nombre d'accidents recensés chaque mois sur cet itinéraire ne permet pas d'affirmer que la crise sanitaire a eu un impact sur l'accidentalité du secteur.

## 4.8 - Itinéraire A570 – N98

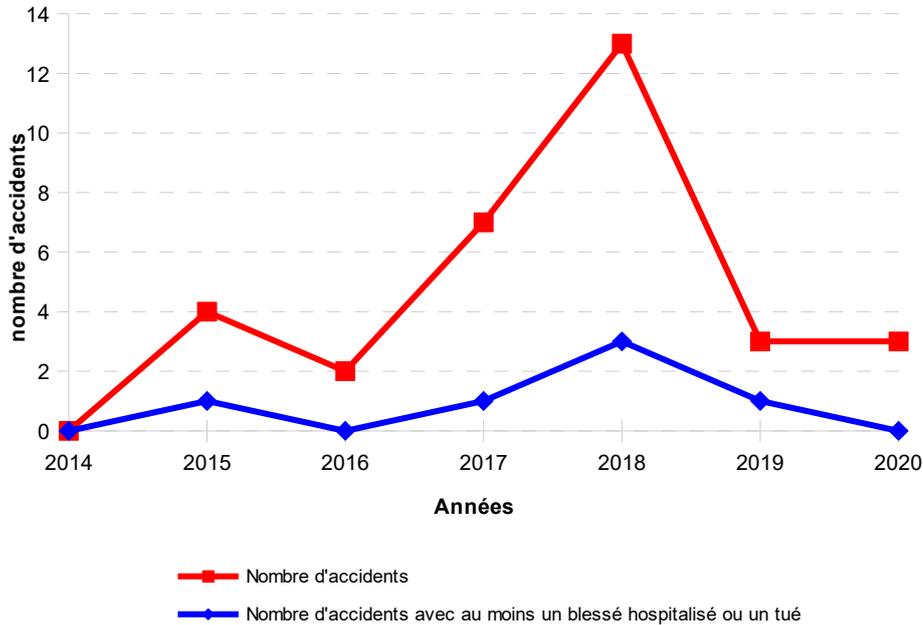


Illustration 22 : Evolution des accidents sur l'itinéraire A570-N98

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

Le nombre d'accidents est **stable** par rapport à 2019. Par ailleurs, il est possible de constater qu'aucun accident grave ne s'est produit en 2020.

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.

Une inspection ISRI a eu lieu en 2021 et a permis d'identifier des défauts notamment de visibilité des panneaux qui seront corrigés soit en régie, soit au travers du PAI signalisation, dispositifs de retenue et chaussée pour les plus importants.

Dans le cadre du projet d'écoquartier, porté par la Métropole de Toulon, prévu au droit de la RN98 à Hyères entre le rond-point Henri-Petit et l'échangeur de la Recense, un abaissement de la vitesse limite autorisée à 70 km/h a été mis en place par la DIRMED contre 110 km/h en fin d'année 2020.

### ➤ Impact crise sanitaire :

Le faible nombre d'accidents recensé chaque mois sur cet itinéraire ne permet pas d'affirmer que la crise sanitaire a eu un impact sur l'accidentalité du secteur.

## 4.9 - Itinéraires du district Rhône-Cévennes

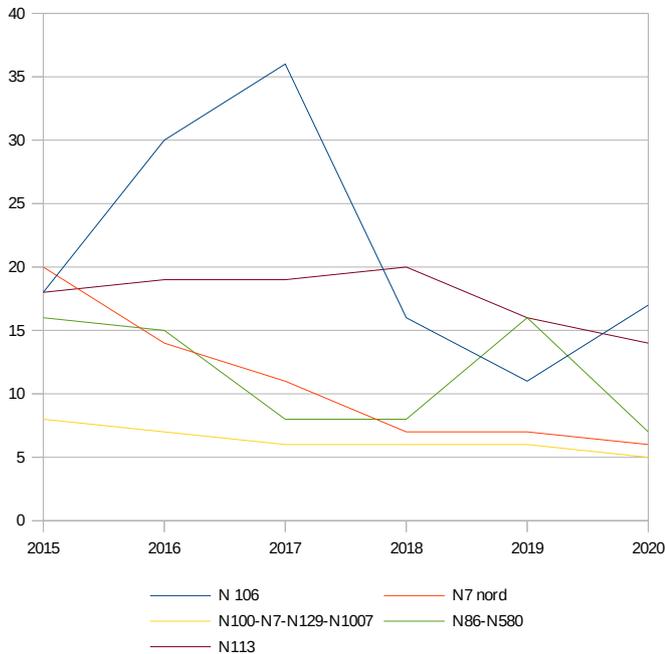


Illustration 23 répartition des accidents par itinéraire

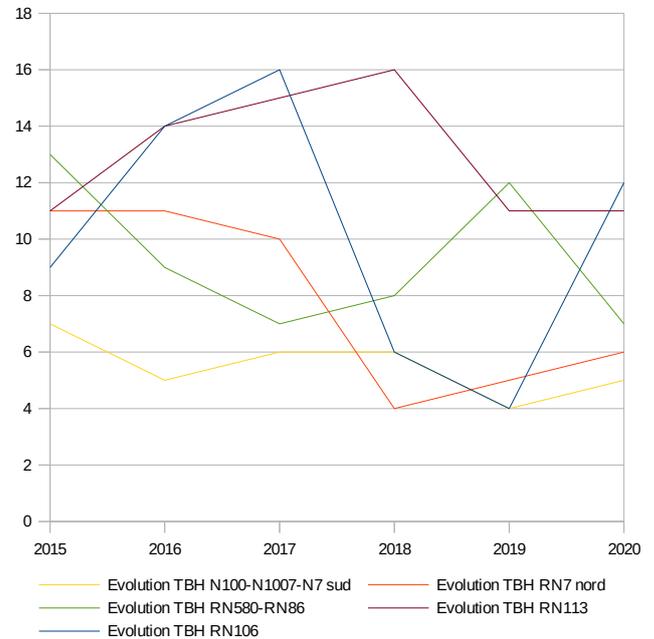


Illustration 24 évolution des accidents avec au moins un blessé hospitalisé ou un tué

Le nombre d'accidents a **diminué entre 2019 et 2020** passant de 56 accidents corporels à 49. En revanche **la part des accidents graves s'avère très importante**. En effet, 85 % des accidents du DRC sont des accidents graves en 2020 contre 64 % en 2019.

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

### **RN 106**

Après avoir connu deux périodes de diminution des accidents entre 2017 et 2019, le nombre d'accidents en 2020 repart à la **hausse** passant de 11 accidents en 2019 à 17 accidents en 2020. Parmi, ces accidents 8 ce sont produits au niveau de la route express (2x2 voies) entre Nîmes et Alès et 9 accidents entre Alès jusqu'au col de Jalcreste (section bidirectionnelle).

La densité d'accidents au niveau national sur ce type de route est de 0,11 alors que l'itinéraire à une densité de 0,19.

Le nombre d'accidents graves suit la tendance et connaît une **forte augmentation**. En effet, 70,6 % des accidents en 2020 sur la RN106 sont des accidents graves contre 35 % en 2019.

**4 accidents mortels** ont été recensés sur la période ce qui en fait l'itinéraire avec le plus d'accidents mortels ainsi que le plus accidentogène du DRC.

Une inspection ISRI a eu lieu en 2020 et a permis d'identifier plusieurs défauts de sécurité en matière de visibilité sur des panneaux et des obstacles latéraux. Ces éléments seront pris en compte en régie.

➤ **Impact sanitaire :**

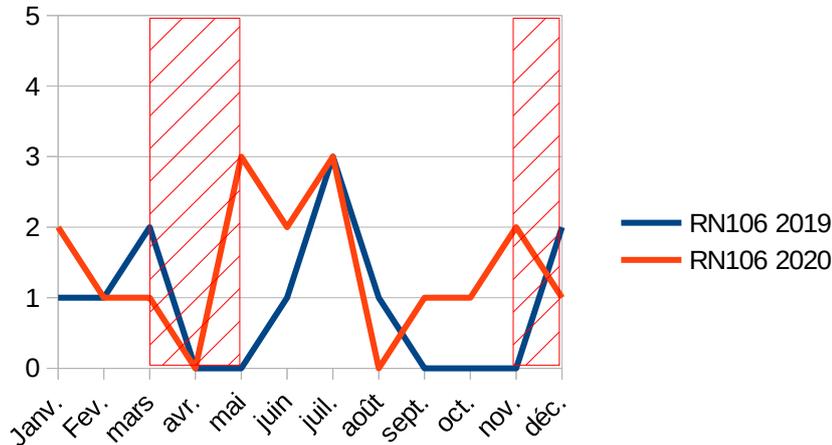


Illustration 25: Répartition des accidents par mois sur la RN113-RN572

Le très faible nombre d'accidents recensé chaque mois sur cet itinéraire permet difficilement de conclure sur le réel impact de la crise. Cependant, il est possible de constater que le nombre d'accidents a atteint son maximum durant le mois de fin du premier confinement, alors qu'il n'y avait pas d'accident à la même période en 2019, avant de baisser en août. **Il semblerait que le premier confinement n'est pas eu d'impact positif sur l'accidentalité de la RN106.**

### **RN 113**

Dans la continuité des bilans depuis 2018, la **diminution du nombre d'accidents** se poursuit légèrement. Si l'on note qu'**aucun accident mortel** n'a été recensé sur le secteur, les accidents corporels graves sont toujours aussi importants et représentent presque **80 % de l'ensemble des accidents sur la RN113.**

Contrairement à l'année 2019, la RN113 n'est plus l'itinéraire le plus accidentogène du réseau DRC.

Comme indiqué dans les deux précédents bilans, la DIRMED a engagé une démarche SURE sur l'itinéraire entre Nîmes et Lunel sur la période 2012 - 2016. Les 1<sup>ères</sup> actions ont été engagées en fin d'année 2019 / début 2020, avec le traitement des obstacles latéraux que constituent les mâts de signalisation directionnelles et la création d'un carrefour giratoire à Milhaud. On constate qu'aucun accident ne s'est produit sur ce nouveau carrefour en 2020.

En revanche, 4 accidents dont 3 graves ont été recensés sur le carrefour de Gallargues avec la RD12 et RD6572. Pour rappel, ce carrefour a été identifié en tant que ZAAC dans le dernier diagnostic SURE. Le plan d'action de cette démarche prévoit la mise en sécurité de ce carrefour en le réaménageant en carrefour giratoire d'ici 2023. Par conséquent, il sera opportun de vérifier l'efficacité de cette mesure dans les prochains bilans accidents.

Concernant l'alignement d'arbres d'Aigues-Vives, l'abattage des arbres envisagé comme solution la plus sûre n'a pas pu être mise en œuvre en raison du Code de l'environnement. Une solution avec réduction des voies de circulation et mise en place de dispositifs de retenue a été retenue et mise en œuvre en 2021. Il est à noter que sur ce secteur fortement accidenté ces dernières années, on ne recense aucun accident en 2020.

Une inspection ISRI sera programmée sur l'itinéraire en 2022.

➤ **Impact crise sanitaire :**

Le très faible nombre d'accidents recensé chaque mois sur cet itinéraire permet difficilement de conclure sur le réel impact de la crise.

**RN 7 Nord**

Dans la continuité du bilan de 2019, le nombre d'accidents poursuit sa **stabilisation**, cependant **tous les accidents sur la section sont des accidents graves**.

Il n'y a pas eu d'accident mortel en 2020 sur cet itinéraire.

Sur les 6 accidents de 2020, il a été recensé 9 victimes. Parmi ces victimes, les 2 roues motorisés (2B, dont 2BH) restent toujours aussi vulnérables sur cette section. Dans la continuité du bilan de 2019, la section la plus accidentogène relevée se situe dans la traversée d'Orange où 3 accidents graves avec BH ont été recensés. Pour information, un projet de déviation de la traversée d'Orange est en cours ainsi que le réaménagement du Boulevard Daladier dans cette même commune. Il sera intéressant de voir l'impact de ces projets sur l'accidentologie de ce secteur et plus précisément le réaménagement du boulevard Daladier qui sera réalisé à plus court terme que la déviation.

➤ **Impact crise sanitaire :**

Le très faible nombre d'accidents recensé chaque mois sur cet itinéraire permet difficilement de conclure sur le réel impact de la crise.

**RN 86-RN 580 :**

Pour la RN86-RN580, le nombre d'accidents corporels **diminue de moitié** par rapport à 2019 passant de 16 accidents à 7 accidents, ce qui fait de l'année 2020 l'année **la moins accidentogène** sur ce secteur depuis 2015.

Cependant, **tous les accidents corporels sont de nature grave**.

**3 accidents mortels sont à déplorer**, parmi les causes on relève un choc contre un arbre (usager positif au stupéfiant et alcool), un choc frontal entre une moto (usager décédé) et un VL et ainsi qu'un choc arrière entre un VL et une moto (usager décédé). Les usagers moto semblent particulièrement vulnérables sur cet itinéraire. Il conviendra d'être attentif sur ce point lors de l'élaboration du prochain bilan.

➤ **Impact crise sanitaire :**

Le très faible nombre d'accidents recensé chaque mois sur cet itinéraire permet difficilement de conclure sur le réel impact de la crise.

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

Le nombre d'accidents en 2020 sur l'itinéraire RN100-RN1007-RN7-RN129 est **stable** par rapport à l'année 2019 et ce pour la 3<sup>e</sup> année consécutive.

**L'ensemble des accidents sont des accidents graves.** Aucun accident mortel n'a été relevé en 2020.

Une ISRI sera programmée sur ces itinéraires en 2022.

➤ **Impact crise sanitaire :**

Le très faible nombre d'accidents recensé chaque mois sur cet itinéraire permet difficilement de conclure sur le réel impact de la crise.

## 4.10 - Itinéraires du district des Alpes du sud

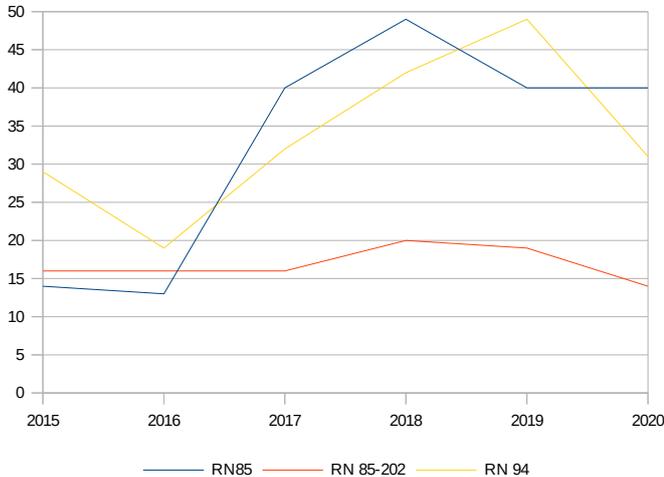


Illustration 26: Répartition des accidents par itinéraire sur le DADS

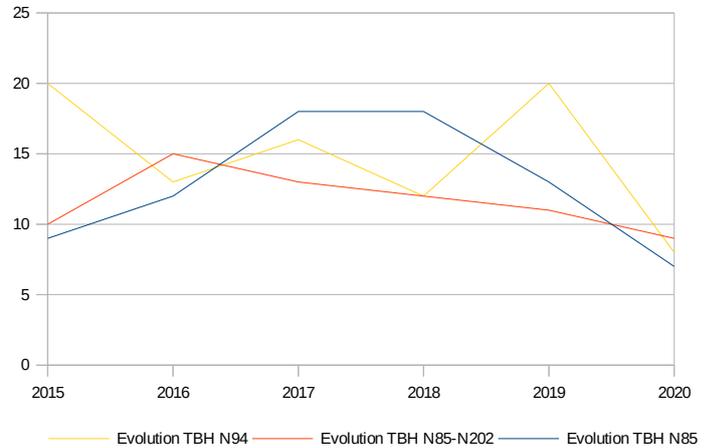


Illustration 27: évolution des accidents avec au moins un tué ou BH

Le nombre d'accidents a **diminué entre 2019 et 2020** passant de 108 accidents corporels à 85. Même constat pour les accidents graves qui représentent désormais **28 % des accidents contre 41 % en 2019**.

### **RN 85**

Le nombre d'accidents reste stable par rapport à l'année 2019, on dénombre 40 accidents corporels sur cet itinéraire.

**Le nombre d'accidents graves continue d'être en diminution** depuis 2018 : leur part passe de 32 % en 2019 à 17,5 % en 2020.

Il est possible de noter, comme cela est le cas depuis 2017, que la moitié des accidents recensée sur cet axe s'est produit dans l'agglomération de Gap. La majorité de ces accidents ne sont pas graves (un seul grave à dénombrer).

Si des actions sont réalisées en matière d'aménagements de sécurité et de traitement des obstacles latéraux (fossés profonds, supports électriques et télécom) depuis 2017, aucune action n'est menée dans la ville de Gap dont l'aménagement de la traversée d'agglomération relève de la compétence du Maire.

En 2020, on ne dénombre aucun **accident mortel** sur cet itinéraire.

Une ISRI sera programmée sur cet itinéraire au cours de l'année 2022.

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

➤ **Impact crise sanitaire :**

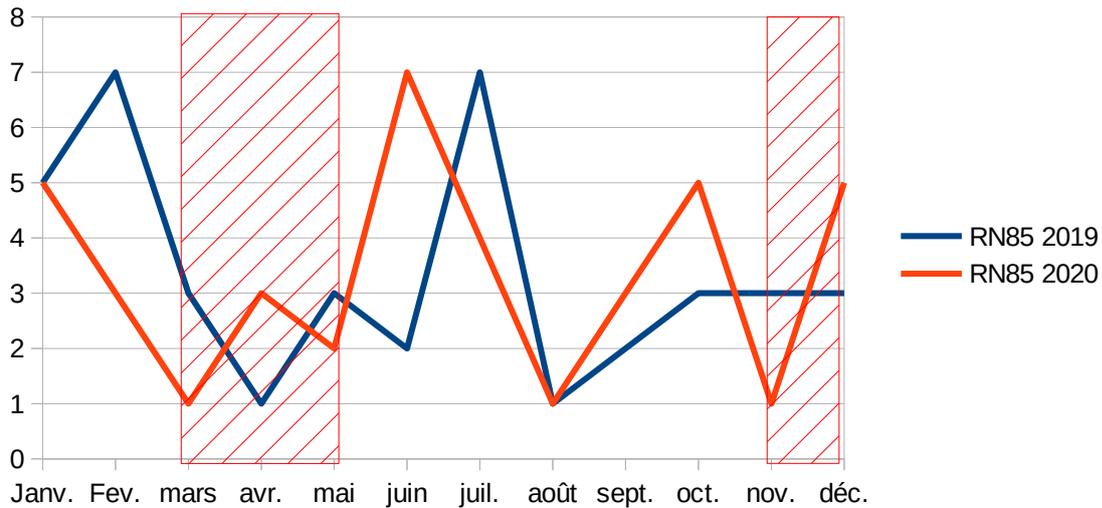


Illustration 28: Répartition des accidents par mois sur la RN85

L'accidentalité est restée stable sur la RN85 entre 2019 et 2020. Compte tenu des données recensées, la crise sanitaire ne semble n'avoir eu que peu d'effet sur le nombre d'accidents de la RN85.

**RN 85-202**

L'accidentalité sur l'itinéraire est à la **baisse** passant de 19 accidents en 2019 à 14 accidents en 2020.

La densité d'accidents sur l'itinéraire est de 0,13, la moyenne nationale sur ce type de route est de 0,11.

La **part des accidents graves** est toutefois **importante** (64 % des cas).

On dénombre **un accident mortel** (le seul du DADS), choc frontal entre un VL et une moto, dans l'agglomération de Malijai, ayant provoqué le décès du conducteur de la moto.

➤ **Impact crise sanitaire :**

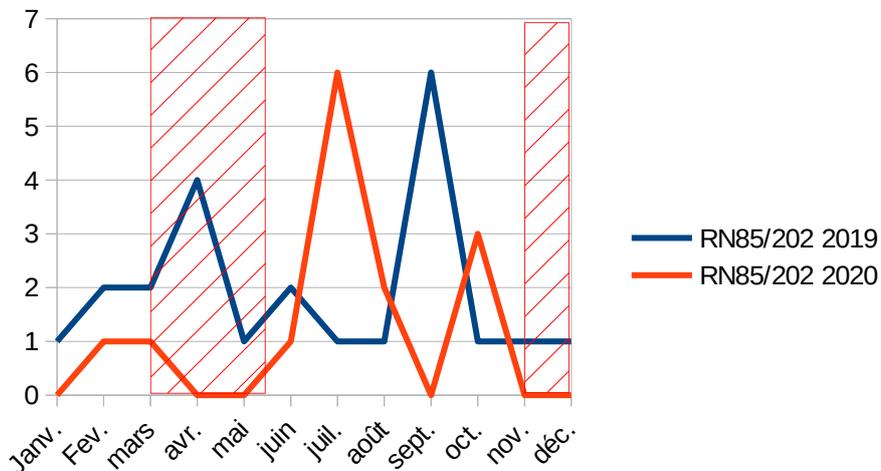


Illustration 29: Répartition des accidents par mois sur l'itinéraire RN85-202

L'accidentalité a diminué sur la RN85-202 entre 2019 et 2020. Compte tenu des données recensées, il semblerait que le premier confinement ait eu un léger impact sur l'accidentalité de la RN85-202.

### **RN 94**

Après 3 années de hausse consécutive des accidents sur cet itinéraire, le nombre d'accidents **a diminué** en passant de 49 accidents en 2019 à 31 accidents en 2020.

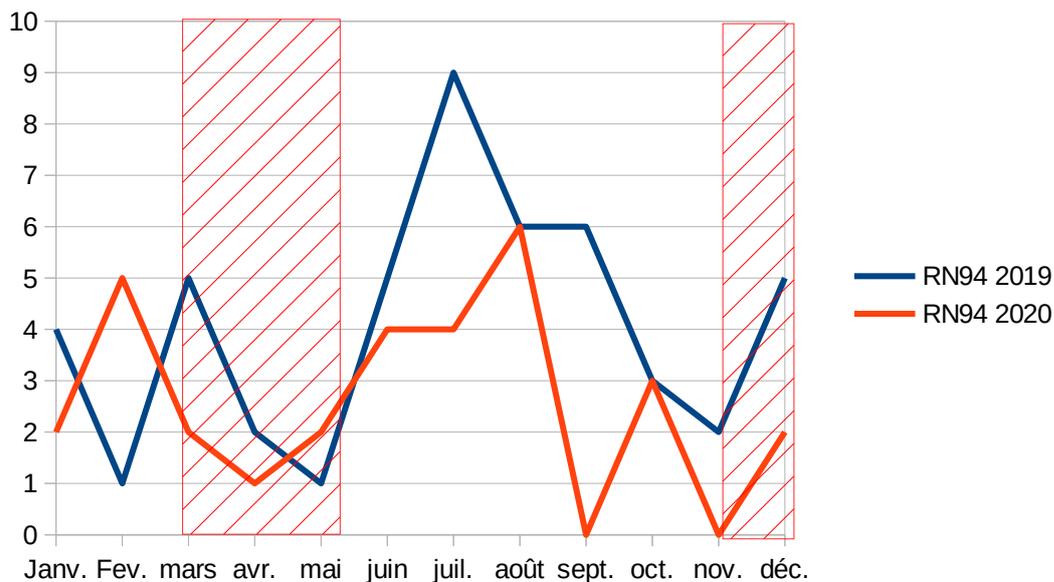
La densité d'accidents au niveau national sur ce type de route est de 0,11 alors que l'itinéraire à une densité de 0,30.

La part des accidents graves représente 25 %. Le nombre d'accidents graves a baissé par rapport à l'année 2019 passant de 20 à 8 en 2020.

En 2019, aucun accident mortel n'est à déplorer sur la RN94.

Une ISRI s'est déroulée sur la section en 2021 et a permis d'identifier plusieurs défauts de sécurité en matière de SH, chaussée et dispositifs de retenue. Ces éléments seront pris en compte en soit en régie, soit au travers de PAI.

#### ➤ **Impact crise sanitaire :**



L'accidentalité a diminué sur la RN94 entre 2019 et 2020. Compte tenu des données recensées, il semblerait que les deux confinements, notamment le deuxième, ont eu un impact sur l'accidentalité de la RN94 à la baisse.

## 5 - Conclusion

L'année 2020 est marquée par **une baisse notable des accidents** ainsi que de leur **gravité tant à l'échelle nationale qu'au niveau de la DIRMED**. Le nombre d'accidents mortels a presque **diminué de moitié** entre 2019 et 2020. L'année 2020 est celle qui a connu le **moins d'accidents mortels depuis 4 ans**.

Ces résultats s'expliquent en grande partie en raison du **contexte sanitaire liée à la COVID19** qui a fortement impacté le trafic routier en 2020 (baisse de 30 % par rapport à 2019).

**Au DRC**, le nombre d'accidents a **légèrement diminué** par rapport à 2019, cependant il y a une **forte augmentation de la gravité des accidents** sur l'ensemble des itinéraires (80 % des accidents en 2020 sont des accidents graves contre 64 % en 2019).

Après deux années d'amélioration sur l'itinéraire **RN106**, le bilan de 2020 se dégrade avec une **légère hausse des accidents** par rapport à 2019, ce qui en fait **l'itinéraire le plus accidentogène du DRC**. De plus, la **gravité des accidents a fortement augmenté** passant de 64 % en 2019 à 80 % en 2020. A noter également que la section a connu **4 accidents mortels** en 2020.

Le bilan 2020 confirme les conclusions du précédent bilan sur la dégradation des chiffres de l'accidentalité sur l'itinéraire **RN580-RN86**, où tous les accidents sur l'itinéraire sont des **accidents de natures graves dont 3 accidents mortels**.

**Au DADS**, le nombre d'accidents a **diminué par rapport à 2019 tout comme la gravité des accidents** qui concerne désormais 28 % des accidents contre 41 % en 2019. Le bilan de l'accidentalité des itinéraires **RN85 et RN94** s'améliore par rapport à ces dernières années notamment en raison de la **baisse des accidents graves** sur ces itinéraires en 2020. Il conviendra cependant de surveiller la confirmation de cette tendance lors du prochain bilan. En revanche, si le nombre d'accidents diminue sur la **RN85-RN202**, la **gravité des accidents reste importante** et représente 64 % des accidents.

**Au DU**, sur **l'A7** la tendance a changé avec une **amélioration des statistiques accidents sur la section entre Rognac et l'A51** pour laquelle le nombre d'accidents est au plus bas depuis 5 ans. Toutefois, la **partie tronc commun de l'A7 voit son nombre d'accidents augmenter de 20 %**.

L'**accidentalité sur la N569 poursuit sa hausse** avec toutefois une baisse de la part des accidents graves.

**L'A51-RN296**, itinéraire préoccupant en 2015 et 2016, connaît une **baisse notable d'accidents ainsi que de leur gravité** et retrouve presque son niveau de 2014.

Sur le réseau de la DIRMED, **5 itinéraires** apparaissent comme **préoccupants** :

- District Urbain : le bilan sur la partie **tronc commun de l'A7** repart à la hausse, la **RN569** dont l'accidentalité augmente depuis 2017.
- District Rhône Cévennes : **RN106 et RN580-RN86** avec leur part d'accidents graves (70 % sur la RN106 et 100 % sur la RN86-580) ainsi que mortels (4 sur la RN106 et 3 sur la RN86-580)
- District des Alpes du Sud : **RN85-202** malgré la baisse d'accidents en 2020, cet itinéraire connaît une part importante d'accidents graves (64%).

Pour mémoire, la hiérarchisation des itinéraires issue de l'actualisation de l'étude d'enjeux « SURE » sur la période 2011-2015 avait classé :

- sur 21 sections de RN : la RN569 en 11<sup>ème</sup> place, et la RN106 en 10, 15, 20<sup>ème</sup> place, la RN580-86 en 6 et 12<sup>ème</sup> place et la RN85-202 en 7 et 14<sup>ème</sup> place.
- sur 23 sections de VRU : toutes les sections de l'A7 dans les 10 sections les plus accidentogènes.

La hiérarchisation de tous les itinéraires de la DIRMED est jointe en annexe.

Une nouvelle étude d'enjeux « SURE » est en cours de production par le CEREMA et portera sur la période 2016-2020. Elle sera disponible à l'été 2022.

## 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 €
11	6	T12	Fos sur Mer – Salon de Provence	569	13	0+0000	3+0592	21,6	14	11803	0	1	2 325,00 €	107,64 €
				569	13	19+0000	23+0939							
				1569	13	0+0000	12+0994							
12	18	T19	Bollène – Bagnols sur Cèze	86	84	0+0000	3+1137	13,9	13	16286	1	0	1 295,00 €	93,17 €
				86	30	3+0000	12+720							
13	3	T22	Avignon – ASF sortie 24 (Avignon Sud)	7	84	55+0000	61+1156	7,7	11	29627	0	0	376,43 €	48,89 €
				129	84	0+0000	0+0775							
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 €	
				113	13	60+0000	78+1239							
19	9	T09	N113 – N572 (St Martin de Crau – Arles)	572	13	9+0000	12+1380	24,2	12	46950	0	0	0,00 €	
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	Luyes	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

