

Autoroutes

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Synthèse

Près de 11 000 kilomètres d'autoroutes sillonnent les routes de France dont 75 % sont des autoroutes de liaison. Près de 125 milliards de kilomètres ont été parcourus sur ces réseaux en raison d'un débit journalier de 32 000 véhicules en moyenne.

En 2006, le nombre de tués sur les autoroutes a connu une baisse significative par rapport à 2005 (- 8,6 %) mais cette baisse concerne d'avantage les autoroutes de liaison (- 11,2 %) que les autoroutes de dégagement (- 3,0 %).

La gravité des accidents est près de deux fois plus forte la nuit que le jour et plus de cinq fois plus élevée sur les autoroutes de liaison que sur les autoroutes de dégagement. 83 % des accidents impliquent au moins une voiture de tourisme et 64 % des tués sont des usagers de ces véhicules.

La vitesse de nuit est plus élevée que le jour sur les autoroutes de dégagement et l'inverse est constaté sur les autoroutes de liaison.

La ceinture de sécurité est portée aux places avant à près de 99 % tant sur les autoroutes de dégagement que sur les autoroutes de liaison.

La vitesse et la conduite dangereuse sont présentes dans les accidents mortels sur autoroutes dans un cas sur trois, la baisse de vigilance dans deux cas sur cinq, l'alcool, la drogue ou les médicaments dans un cas sur cinq, un véhicule en contresens ou en marche arrière dans un cas sur vingt.

I. Longueur du réseau¹

Le réseau routier français comptait au 1er janvier 2007, près de 11 000 km d'autoroutes et voies assimilées dont 8 296 kilomètres d'autoroutes concédées à des sociétés concessionnaires généralement appelées autoroutes de liaison et 2 650 kilomètres d'autoroutes non concédées (urbaines et péri-urbaines) généralement appelées autoroutes de dégagement.

Le réseau autoroutier comptait 1 450 kilomètres en 1970, 4 630 kilomètres en 1980, 6 680 kilomètres en 1990 et 9 625 kilomètres en 2000. Autrement dit, la longueur du réseau autoroutier a été multipliée par plus de sept en 37 ans. Le réseau se développe au rythme moyen de 200 ou 300 kilomètres par an. Entre le premier janvier 2006 et le premier janvier 2007, le réseau autoroutier s'est accru d'environ 150 kilomètres.

II. Circulation annuelle

Parcours (en milliards de véhicules x kilomètres)	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Autoroutes concédées	4,6	11,9	19,4	25,6	42,3	53,9	65,5	68,7	72,3	74,0	76,0	76,8	79,0
Autoroutes non concédées	5,1	11,5	15,7	19,4	25,4	32,2	41,3	42,7	43,6	44,0	45,3	45,2	45,9
Total	9,7	23,4	35,1	45,0	67,7	86,1	106,8	111,4	115,9	118,0	121,4	122,0	124,9

Source : SETRA.

La circulation, mesurée par le nombre de kilomètres effectués sur une année par l'ensemble des véhicules, a été multipliée par plus de douze en 36 ans (par plus de seize sur les autoroutes concédées et près de neuf sur les autoroutes non concédées).

Le débit journalier est de 32 000 véhicules en 2006 alors qu'il n'était que de 19 000 en 1970, soit 68,4 % de plus.

La circulation sur autoroutes représente environ 22,5 % de la circulation totale des véhicules motorisés en France.

¹ Source : SETRA.

III. Accidents corporels et victimes

Évolution depuis 1970

	Accidents corporels	Tués à 6 jours ²	Blessés	dont blessés graves ²	Gravité (tués/100 accidents corporels)
1970	2 622	294	4 860	ND	11,2
1975	3 370	353	5 926	ND	10,5
1980	4 086	478	7 230	ND	11,7
1985	4 579	425	7 380	1 613	9,28
1990	5 552	639	9 163	1 953	11,5
1995	5 254	440	8 246	1 521	8,37
2000	6 624	499	9 714	1 240	7,53
2001	6 941	461	10 107	1 272	6,64
2002	6 651	493	9 544	1 243	7,41
2003	5 460	415	7 706	950	7,60
2004	4 650	301	6 635	803	6,47
	Accidents corporels	Tués à 30 jours ²	Blessés	dont hospitalisés ²	Gravité (tués/100 accidents corporels)
<i>2004 corrigée</i>	4 650	322	6 614		6,92
2005	5 181	324	7 231	2 448	6,25
2006	5 099	296	7 164	2 305	5,81

ND : non disponible.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1970 et 1990, le nombre d'accidents corporels sur autoroutes, fortement lié à l'accroissement de la longueur du réseau, a augmenté régulièrement avec cependant quelques baisses conjoncturelles (la plus forte baisse ayant été enregistrée en 1974 à la suite de l'introduction des limitations de vitesse), cette croissance de l'insécurité étant liée à l'accroissement du trafic.

On a assisté globalement en 2006, par rapport à 2005, à une baisse sensible du nombre des tués sur les autoroutes (- 8,6 %). On a constaté cependant que le nombre de tués avait d'avantage diminué sur les autoroutes de liaison (- 11,2 %) que sur les autoroutes de dégagement (- 3,0 %).

La gravité des accidents sur le réseau autoroutier a globalement régressé en 2006 (- 0,44 point).

Analyse détaillée en 2006

	Autoroutes de dégagement			Autoroutes de liaison			Total		
	Accidents corporels	Tués	Gravité (tués/100 accidents corporels)	Accidents corporels	Tués	Gravité (tués/100 accidents corporels)	Accidents corporels	Tués	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Jour	2 320	33	1,42	900	107	11,9	3 220	140	4,35
Nuit	1 343	64	4,77	536	92	17,2	1 879	156	8,30
Total	3 663	97	2,65	1 436	199	13,9	5 099	296	5,81

Source : ONISR, fichier des accidents.

² Voir avertissements en début de document.

Plus des deux tiers des accidents sur autoroutes ont lieu sur autoroutes de dégagement et font environ un tiers des tués sur autoroutes.

63,1 % des accidents ont lieu de jour et font 47,3 % des tués. 31,1 % des tués le sont sur les autoroutes de liaison la nuit.

La gravité des accidents est 5,2 fois plus forte sur autoroutes de liaison (13,9) que sur autoroutes de dégagement (2,65).

La nuit, la gravité des accidents est près de deux fois plus forte que le jour.

Accidents impliquant au moins un(e)	Autoroutes de dégagement			Autoroutes de liaison			Total		
	Accidents corporels (A)	Tués (B)	Tués (C)	Accidents corporels (A)	Tués (B)	Tués (C)	Accidents corporels (A)	Tués (B)	Tués (C)
piéton	36	12	11	24	13	12	60	25	23
cyclomoteur	15	2	2	3	0	0	18	2	2
motocyclette	850	25	25	91	18	18	941	43	43
voiture de tourisme	3 088	70	53	1 135	163	137	4 223	233	190
poids lourd	609	22	1	409	60	16	1 018	82	17
transport en commun	14	0	0	16	6	5	30	6	5

(A) Accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée. Un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est par la suite pris en compte plusieurs fois.

(B) : tués dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée.

(C) : tués dans les accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée et dans ce véhicule (ou tués piétons).

Source : ONISR, fichier des accidents.

La plupart des accidents implique au moins une voiture de tourisme (82,8 %). 64,2 % des tués sur autoroutes le sont dans les voitures de tourisme. Par ailleurs, 7,8 % des tués sont des piétons (contre 13 % il y a quatre ans), généralement des conducteurs descendus de leur véhicule. 14,5 % sont des motocyclistes et 5,7% des usagers de poids lourds.

Les accidents impliquant des poids lourds sont très graves pour les autres usagers puisque sur les 82 tués qu'ils provoquent, plus des trois quarts le sont à l'extérieur du poids lourd.

En 2006, 30 accidents ont impliqué au moins un transport en commun sur autoroutes. Ces accidents ont provoqué 6 décès dont 5 concernaient les occupants des transports en commun.

IV. Taux d'accidents et de tués

(nombre d'accidents et nombre de tués par 100 millions de véhicules x kilomètres parcourus).

	Autoroutes de dégagement		Autoroutes de liaison	
	Taux d'accidents	Taux de tués ³	Taux d'accidents	Taux de tués ³
1970	31,7	2,49	22,3	3,69
1975	16,4	1,31	12,5	1,70
1980	14,6	0,91	9,24	1,73
1985	13,4	0,84	7,72	1,03
1990	11,8	0,82	6,04	1,02
1995	9,61	0,46	4,01	0,54
2000	10,5	0,44	3,45	0,49
2001	10,9	0,42	3,31	0,41
2002	10,1	0,38	3,10	0,45
2003	8,31	0,32	2,44	0,37
2004	6,87	0,27	2,02	0,24
	Autoroutes de dégagement		Autoroutes de liaison	
	Taux d'accidents	Taux de tués ³	Taux d'accidents	Taux de tués ³
<i>2004 corrigée</i>	6,87	0,30	2,02	0,27
2005	7,81	0,22	2,15	0,29
2006	7,98	0,21	1,82	0,25

Source : SETRA.

La comparaison avec les années antérieures à 2005 est difficile en raison du changement de définition des gravités mais sur une longue période, on peut remarquer cependant que les taux d'accidents ont été divisés par quatre sur les autoroutes de dégagement et par plus de douze sur autoroutes de liaison entre 1970 et 2006.

En 2006, par rapport à 2005, le taux d'accidents augmente sur les autoroutes de dégagement, mais diminue sur les autoroutes de liaison. Le taux de tués diminue sur les deux catégories d'autoroutes mais il diminue plus sensiblement sur les autoroutes de liaison.

En 2006, le risque d'accident est plus de quatre fois plus élevé sur autoroutes de dégagement que sur autoroutes de liaison alors que le risque d'être tué y est pratiquement semblable.

³ Voir avertissements en début de document.

V. Risque par département (IAL)

Les indicateurs d'accidentologie locale (IAL) sont une pondération des risques sur les différents réseaux par départements.

Le tableau suivant donne le risque sur les autoroutes par départements, c'est-à-dire le taux de tués par véhicule x kilomètre parcouru rapporté au taux de l'ensemble des autoroutes.

Les départements sont classés par ordre décroissant sur la période 2002-2006 (risque moyen France entière = 1)

Départements		Départements		Départements		Départements	
Rhône	1,81	Nord	1,20	Haut-Rhin	0,93	Savoie	0,73
Vaucluse	1,52	Maine-et-Loire	1,19	Eure	0,93	Meuse	0,72
Vienne	1,48	Yonne	1,18	Hauts-de-Seine	0,90	Puy-de-Dôme	0,72
Cher	1,47	Somme	1,16	Indre-et-Loire	0,90	Landes	0,71
Doubs	1,45	Hérault	1,14	Yvelines	0,89	Vendée	0,69
Corrèze	1,42	Seine-Saint-Denis	1,13	Val-de-Marne	0,89	Seine-Maritime	0,67
Eure-et-Loir	1,42	Haute-Savoie	1,10	Vosges	0,89	Lot-et-Garonne	0,65
Loir-et-Cher	1,42	Aude	1,08	Jura	0,87	Gard	0,62
Cantal	1,38	Pyrénées-Atlantiques	1,08	Haute-Marne	0,83	Calvados	0,62
Oise	1,38	Pyrénées-Orientales	1,08	Gironde	0,82	Loire-Atlantique	0,60
Seine-et-Marne	1,37	Essonne	1,07	Dordogne	0,82	Loire	0,60
Pas-de-Calais	1,34	Meurthe-et-Moselle	1,06	Isère	0,82	Ardennes	0,59
Manche	1,33	Saône-et-Loire	1,05	Tarn	0,82	Haute-Garonne	0,57
Nièvre	1,32	Territoire de Belfort	1,04	Hautes-Pyrénées	0,82	Deux-Sèvres	0,55
Loiret	1,32	Mayenne	1,02	Indre	0,81	Haute-Vienne	0,55
Aube	1,29	Val-d'Oise	1,01	Sarthe	0,79	Tarn-et-Garonne	0,37
Bouches-du-Rhône	1,24	Alpes-de-Haute-Provence	0,97	Charente-Maritime	0,79	Paris	0,31
Marne	1,23	Bas-Rhin	0,96	Alpes-Maritimes	0,74		
Var	1,22	Drôme	0,95	Aisne	0,74		
Côte-d'Or	1,21	Moselle	0,93	Ain	0,73		

Note : ont été exclus certains départements dont l'exposition au risque est faible. Pour Paris, les données prises en compte concernent le périphérique.

Sources : SETRA et ONISR.

VI. Réglementation concernant la vitesse des voitures de tourisme

- 110 km/h sur autoroutes de dégagement ;
- 130 km/h sur autoroutes de liaison ;

Par temps de pluie ou pour les jeunes conducteurs ayant moins de 2 ans de permis :

- 100 km/h sur autoroutes urbaines et péri-urbaines ;
- 110 km/h sur autoroutes inter-urbaines.

Par visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard par exemple) : 50 km/h

VII. Respect des mesures de sécurité en 2006

Vitesses pratiquées de jour et de nuit par les voitures de tourisme

	Autoroutes de dégagement		Autoroutes de liaison	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit
Vitesse moyenne pratiquée (km/h)	109	113	119	113
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	51	57	34	19
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	26	32	14	9

Source : DSCR – ISL (89 742 observations).

La vitesse moyenne pratiquée par les voitures de tourisme sur autoroutes de dégagement la nuit rejoint celle pratiquée sur les autoroutes de liaison. La vitesse de nuit est plus élevée que la vitesse de jour sur les autoroutes de dégagement, alors que c'est l'inverse sur les autoroutes de liaison.

Port de la ceinture, de jour, par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme

	Taux de port
Autoroutes de dégagement	98,9 %
Autoroutes de liaison	98,9 %
Ensemble du réseau de rase campagne	98,4 %
Ensemble du réseau en agglomération	94,7 %

Source : DSCR – ISL (67 549 occupants des places avant observés sur autoroutes).

Les autoroutes de liaison et de dégagement sont les réseaux routiers sur lesquels le taux de port de la ceinture aux places avant est le plus élevé et approche les 99 %. Sur le reste du réseau routier de rase campagne, le taux de port (avec 98,4 %) si situe également à un niveau élevé. Les usagers des places avant ne bouclant pas leur ceinture quand ils circulent sur les réseaux de rase campagne sont désormais très rares.

VIII. Les études de l'ASFA

L'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA), recueille régulièrement des données sur les facteurs d'accidents. Jusqu'à présent, ses publications ne retenaient qu'une seule cause par accident, cette cause étant présumée principale. Depuis 1995, l'ASFA rend publiques des études plus détaillées pour mettre en évidence les cas où plusieurs facteurs s'associent pour créer un accident. Cette méthode donne une idée plus juste de l'enjeu des principaux facteurs d'accident.

Les principaux facteurs relevés dans les accidents mortels sur autoroutes en 2006 sont :

- hypovigilance (fatigue, endormissement) : deux accidents sur cinq ;
- vitesse et conduite dangereuse : un accident sur trois dont :
 - vitesse excessive (dépassement des limites) : un accident sur six,
 - dépassement dangereux et interdistances trop faibles : un accident sur onze ;
- alcool, drogue, médicament : un accident sur cinq ;
- présence de piétons (sortis de véhicules et extérieurs) un accident sur huit ;

- obstacles véhicules : un accident sur sept ;
- sous-gonflage des pneumatiques : un accident sur trente ;
- contresens ou recul : un accident sur vingt ;
- non port de la ceinture de sécurité (VL et PL) : un tué sur trois.

On sait par ailleurs que sur les autoroutes concédées en 2006, 50,3 % des accidents mortels comptaient un seul véhicule, 33,9 % deux et 15,8 % trois et plus. Enfin, 86,1 % des accidents mortels comptaient une personne tuée, 9,7 % deux, 1,2 % trois et 3,0 % quatre et plus.