

Routes départementales

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement les routes départementales en rase campagne et dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants de 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 %.

Attention

Le transfert en 2006 d'environ 18 000 km de routes nationales d'intérêt local, soit environ les deux tiers du réseau existant, aux Conseils Généraux, a entraîné des incohérences en 2006 entre les données trafic et les données accident.

En effet l'évolution des périmètres des réseaux de routes nationales et départementales n'a été intégrée que progressivement dans la saisie des données accidents. C'est pourquoi les comparaisons avec les années antérieures à 2006 sont biaisées.

Synthèse

Entre 1980 et 2005, le nombre d'accidents corporels a été divisé par près de trois et le nombre de tués par deux. Les accidents sont cependant très graves sur ce réseau. C'est pour le piéton que la gravité est la plus forte, puis pour le cycliste et le motocycliste.

81 % des accidents corporels sur les routes départementales impliquent au moins une voiture de tourisme. Les accidents les plus graves pour toutes les catégories d'usagers confondus, sont ceux impliquant au moins un poids lourd ou bien un véhicule de transport en commun.

Sur la période 2002-2006, c'est dans la Haute-Marne que l'indicateur d'accidentologie locale sur ce réseau est le plus élevé et dans la Côte-d'Or et dans l'Isère qu'il est le plus faible.

La vitesse moyenne qui y est pratiquée de jour est de 82 km/h. 31 % des conducteurs dépassent la vitesse limite autorisée et 13 % la dépassent de plus de 10 km/h.

La ceinture de sécurité y est portée à plus de 98 % par les usagers des places avant des voitures de tourisme.

I. Longueur du réseau¹

La longueur du réseau départemental français est assez mal connue. Elle était estimée en 2006, avec l'apport de l'ancien réseau de routes nationales décentralisé, à 380 000 kilomètres pour l'ensemble du réseau et à environ 340 000 km pour la partie en rase campagne et dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants.

II. Circulation annuelle

La circulation annuelle sur le réseau départemental n'est pas connue précisément, car il n'existe ni plan de comptage sur ce réseau ni collecte au niveau national des parcours dans chaque département.

De 1984 à 1986, des enquêtes par sondage ont été réalisées dans vingt départements représentatifs de la France entière ; elles permettent des estimations qui établissent le volume de circulation à environ 150 milliards de véhicules x km.

Une nouvelle étude en 1992, sur 92 départements, estime le parcours national annuel sur les départementales à 190 milliards de véhicules x km. Enfin, la dernière estimation réalisée par l'INSEE dans le cadre du 37^{ème} rapport des comptes des transports de la nation en octobre 1999, fait état de 192 milliards de véhicules x km, soit 36,7 % de l'ensemble des parcours. Depuis cette date, le rapport ne fait état que de la circulation pour l'ensemble des réseaux de routes départementales et de voirie urbaine.

En parallèle, les parcours sur le réseau départemental hors agglomération de plus de 5 000 habitants de chaque département sont collectés annuellement au sein de l'ONISR dans le cadre du calcul des indicateurs d'accidentologie locale. A partir de cette source, le trafic sur le réseau départemental hors agglomération de plus de 5 000 habitants est estimé à 219 milliards de véhicules x km en 2005.

Estimation du parcours annuel sur les routes départementales (milliards de véh. x km)	Comptes des transports de la nation² (1)	IAL (hors agglomération de plus de 5 000 habitants) (2)
1998	186	190
1999	192	191
2000	193	193
2001	200	197
2002	203	204
2003	204	217
2004	206	222
2005	204	219
2006	204	ND

ND : non disponible.

Sources : (1) SESP/DAEI ; (2) ONISR.

¹ Source : SETRA.

² Les calculs sont basés sur la dernière estimation datée de 1999 de l'INSEE et qui évalue la part des parcours effectués sur les routes départementales à 36,7 % de l'ensemble des parcours.

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)
1980	47 740	4 978	75 744	30 152	10,4
1985	38 794	4 254	61 373	23 482	11,0
1990	35 066	4 243	52 960	19 244	12,1
1995	30 926	3 710	45 501	15 380	12,0
2000	27 583	3 622	40 244	11 610	13,1
2001	26 103	3 785	37 346	11 358	14,5
2002	23 666	3 448	33 344	10 381	14,6
2003	19 625	2 753	27 102	8 264	14,0
2004	17 970	2 580	24 664	7 553	14,4
	Accidents corporels	Tués à 30 jours ³	Blessés	dont blessés hospitalisés ²	Gravité (tués/100 accidents corporels)
<i>2004 corrigée</i>	17 970	2 758	24 486		15,3
2005	16 708	2 574	22 677	12 154	15,4
2006	16 093	2 381	22 243	14 902	14,8

ND : non disponible.

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Depuis 1980 et jusqu'en 2005, les bilans sur ces réseaux se sont considérablement améliorés. Le nombre d'accidents a été divisé par 2,9, le nombre de tués par 2,0 et le nombre de blessés par 3,3. La gravité, en tués pour 100 accidents corporels, est en revanche en augmentation depuis cette période.

Analyse détaillée en 2006

	Agglos < 5 000 habitants			Rase campagne			Total		
	Accidents corporels	Tués	Gravité (tués/100 accidents corporels)	Accidents corporels	Tués	Gravité (tués/100 accidents)	Accidents corporels	Tués	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Jour	2 267	148	6,53	8 198	1 200	14,6	10 465	1 348	12,9
Nuit	1 208	133	11,0	4 420	900	20,4	5 628	1 033	18,4
Hors intersection	2 914	251	8,61	11 098	1 930	17,4	14 012	2 181	15,6
En intersection	561	30	5,35	1 520	170	11,2	2 081	200	9,61

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents de nuit représentent 35,0 % des accidents sur les routes départementales mais 43,4 % des tués. Ces proportions passent respectivement à 34,8 % et 47,3 % dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants, et 35,0 % et 42,9 % en rase campagne.

La gravité, en tués pour 100 accidents corporels, est plus faible en intersection (9,6 tués pour 100 accidents) que hors intersection (15,6 tués pour 100 accidents) ; cela se vérifie en rase campagne comme en agglomération où la gravité est de façon générale nettement plus faible.

³ Voir avertissements en début de document.

Accidents impliquant au moins un(e)	Agglos < 5 000 habitants			Rase campagne			Total		
	Accidents corporels (A)	Tués (B)	Tués (C)	Accidents corporels (A)	Tués (B)	Tués (C)	Accidents corporels (A)	Tués (B)	Tués (C)
piéton	498	51	48	348	89	87	846	140	135
bicyclette	228	16	15	501	86	85	729	102	100
cyclomoteur	888	38	38	1 213	133	128	2 101	171	166
motocyclette	581	52	51	2 071	311	294	2 652	363	345
voiture de tourisme	2 708	205	119	10 314	1 748	1 382	13 022	1 953	1 501
poids lourd	235	23	3	1 066	254	34	1 301	277	37
transport en commun	33	1	0	107	29	1	140	30	1

(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.

Sur les routes départementales, c'est pour l'utilisateur piéton que la gravité des accidents est la plus forte : 16,0 tués pour 100 accidents corporels, puis pour le cycliste (13,7) et le motocycliste (13,0).

En rase campagne, la vulnérabilité des catégories les plus concernées s'accroît encore : pour les piétons, la gravité (tués pour 100 accidents corporels) passe de 9,64 en milieu urbain à 25,0 en rase campagne, de 6,57 à 17,0 pour les cyclistes, de 8,78 à 14,2 pour les motocyclistes. 80,9 % des accidents corporels sur les routes départementales impliquent au moins une voiture de tourisme.

Les accidents les plus graves pour toutes les catégories d'utilisateurs confondus, sont ceux impliquant au moins un poids lourd (21,3 tués pour 100 accidents corporels) ou bien un véhicule de transport en commun (21,4 tués pour 100 accidents corporels). Les usagers de ces véhicules sont en revanche plutôt bien protégés, la gravité des accidents, en ce qui les concerne, est très faible : 2,8 tués pour 100 accidents corporels pour les poids lourds, alors que pour les transports en commun, seul 1 des 30 tués que l'on a eu à déplorer dans les accidents où ils étaient impliqués était usager de ces véhicules.

IV. Estimation des taux d'accidents corporels et de tués

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

	Taux d'accidents corporels	Taux de tués ⁴
1992	16,6	2,05
1993	17,0	2,05
1994	16,5	2,01
1995	16,3	1,95
1996	15,6	1,92
1997	15,7	1,94

Source : ONISR

A partir de 1998, ces taux ont été calculés lors de l'élaboration des indicateurs d'accidentologie locale (IAL)

⁴ Voir avertissements en début de document.

	Taux d'accidents corporels	Taux de tués ³
1998	16,1	2,24
1999	15,9	2,12
2000	14,5	2,00
2001	13,8	2,06
2002	11,7	1,82
2003	9,26	1,37
2004	8,35	1,26
2005	7,68	1,18
2006	7,41	1,09

Source : SETRA et ONISR.

Entre 1992 et 2006, le taux d'accidents corporels est passé de 16,6 à 7,41, soit 9,19 points de moins. Avec 1,09 le taux de tués par 100 millions de véhicules x kilomètres parcourus est à son plus bas niveau en 2006.

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 routes départementales par départements, c'est-à-dire le taux de tués par véhicule x kilomètre parcouru rapporté au taux de l'ensemble des routes départementales.

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

Départements		Départements		Départements		Départements	
Haute-Marne	1,91	Gard	1,27	Loire-Atlantique	1,10	Moselle	0,95
Tarn-et-Garonne	1,90	Haute-Corse	1,27	Marne	1,10	Cotes-d'Armor	0,94
Corse-du-Sud	1,81	Loiret	1,25	Haute-Loire	1,10	Indre	0,93
Yonne	1,73	Nièvre	1,25	Haute-Savoie	1,09	Seine-Maritime	0,90
Ariège	1,73	Somme	1,24	Bouches-du-Rhône	1,09	Aveyron	0,86
Oise	1,71	Sarthe	1,24	Hauts-Pyrénées	1,08	Doubs	0,85
Aube	1,67	Charente	1,24	Mayenne	1,08	Finistère	0,84
Lot-et-Garonne	1,49	Eure-et-Loir	1,24	Drôme	1,05	Pas-de-Calais	0,81
Gers	1,48	Bas-Rhin	1,23	Dordogne	1,04	Yvelines	0,81
Ain	1,48	Indre-et-Loire	1,21	Pyrénées-Atlantiques	1,04	Nord	0,81
Cher	1,48	Morbihan	1,20	Maine-et-Loire	1,04	Haut-Rhin	0,80
Vaucluse	1,47	Ille-et-Vilaine	1,19	Haute-Vienne	1,04	Calvados	0,80
Jura	1,46	Seine-et-Marne	1,19	Loire	1,04	Corrèze	0,79
Alpes-Maritimes	1,43	Allier	1,18	Hauts-Alpes	1,03	Gironde	0,74
Haute-Saône	1,42	Meurthe-et-Moselle	1,17	Loir-et-Cher	1,03	Essonne	0,74
Puy-de-Dôme	1,41	Hérault	1,16	Territoire de Belfort	1,03	Cantal	0,69
Meuse	1,40	Charente-Maritime	1,15	Creuse	1,01	Val-d'Oise	0,66
Deux-Sèvres	1,40	Vienne	1,15	Haute-Garonne	0,99	Saône-et-Loire	0,53
Eure	1,36	Aisne	1,15	Manche	0,99	Savoie	0,50
Vendée	1,34	Alpes-de-Hte-Provence	1,14	Orne	0,99	Rhône	0,49
Aude	1,31	Vosges	1,13	Var	0,96	Landes	0,41
Lozère	1,28	Ardèche	1,12	Pyrénées-Orientales	0,96	Côte-d'Or	0,40
Ardennes	1,28	Lot	1,11	Tarn	0,96	Isère	0,40

Sources : SETRA et ONISR.

VI. Réglementation concernant la vitesse des voitures de tourisme

De manière générale :

- 50 km/h en agglomération (modulable entre 30 et 70 selon les voies) ;
- 90 km/h sur routes hors agglomération ;
- 110 km/h sur routes à 2 x 2 voies.

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

- 80 km/h sur routes au lieu de 90 ;
- 100 km/h sur routes à 2 x 2 voies au lieu de 110.

Par visibilité inférieure à 50 mètres : 50 km/h sur tous les réseaux.

VII. Respect des mesures de sécurité en 2006

(sur les routes nationales limités à 90 km/h et les routes départementales à grande circulation en rase campagne)

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

Vitesse moyenne pratiquée (km/h)	82
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	31
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	13

Source : DSCR – ISL (24 129 observations en 2006).

Plus de deux conducteurs sur cinq roulent à plus de 90 km/h et un sur cinq à plus de 100 km/h. Ces chiffres sont cependant en progrès pour la quatrième année consécutive.

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

	Taux de port
Routes départementales et nationales limités à 90 km/h	98,3 %
Ensemble du réseau en rase campagne	98,4 %

Source : DSCR – ISL (38 889 places avant observées en 2006).

Le taux de port de la ceinture de sécurité sur routes départementales est dans la moyenne de celui observé en rase campagne, mais inférieur à celui constaté sur les autoroutes de liaison (98,9 %). Le taux de port de la ceinture aux places avant se rapproche de 100 %. Cette tendance est générale, quel que soit le réseau de rase campagne.