

Routes nationales

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement les routes nationales 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

Depuis la décentralisation d'une grande partie du réseau, les routes nationales représentent désormais un réseau d'environ 9 000 kilomètres, principalement des 2 x 2 voies.

Entre 1980 et 2005, le nombre d'accidents corporels a été divisé par quatre et celui des blessés par près de cinq. Le nombre de tués a diminué un peu moins vite, ce qui se traduit par une augmentation de la gravité. En 2006, c'est pour les piétons qu'elle est la plus élevée, puis pour les cyclistes, les automobilistes, les motocyclistes et les cyclomotoristes.

85 % des accidents sur les routes nationales impliquent au moins une voiture de tourisme et comme sur les routes départementales, ce sont les accidents impliquant un poids lourd ou un véhicule de transport en commun qui sont les plus graves.

Sur la période 2002-2006, c'est dans le Lot-et-Garonne que l'indicateur d'accidentologie locale sur ce réseau est le plus élevé et dans l'Ille-et-Vilaine qu'il est le plus faible.

En rase campagne, de jour comme de nuit, la limitation de vitesse à 90 km/h est en moyenne bien respectée par les automobilistes mais dans les traversées de petites agglomérations, la limite de 50 km/h est dépassée par 53 % d'entre eux le jour et 71 % la nuit. La ceinture de sécurité est portée à plus de 98 % sur les routes nationales en rase campagne et à 97 % sur les routes nationales dans les traversées de petites agglomérations de moins de 5 000 habitants.

I. Longueur du réseau¹

Le reclassement en 2006 d'environ 18 000 km routes nationales en routes départementales a considérablement réduit la longueur du réseau de routes nationales. On estime le réseau résiduel à environ 9 000 kilomètres, soit environ à un tiers de la longueur initiale. Ce sont les routes nationales qui présentaient un intérêt local marqué qui ont été ainsi transférées aux départements. Elles présentaient de grandes similitudes avec les routes départementales, tant en terme d'usage qu'en terme de caractéristiques physiques.

II. Circulation annuelle

Parcours en milliards de véhicules x kilomètres												
1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
46,6	56,8	63,8	65,2	77,3	82,9	90,8	92,4	94,0	95,1	96,1	96,1	96,0*

* ancien réseau avant la décentralisation.

Source : SETRA

On assiste jusqu'en 2004 à une augmentation croissante et régulière de la circulation sur le réseau des routes nationales. En 2005, le volume de la circulation a stagné par rapport à l'année précédente, puis a légèrement régressé en 2006.

III. Accidents corporels et victimes

Évolution depuis 1970

	Accidents corporels	Tués à 6 jours ³	Blessés	dont blessés graves ³	Gravité (tués/100 accidents corporels)
1970 ²	31 051	4 529	53 872	ND	14,6
1975 ²	24 758	3 457	41 134	ND	14,0
1980	23 391	3 277	40 026	14 945	14,0
1985	18 037	2 690	31 502	11 048	14,9
1990	16 283	2 559	26 589	8 807	15,7
1995	12 469	2 026	20 215	6 137	16,2
2000	10 525	1 724	16 593	4 204	16,4
2001	9 996	1 653	15 523	3 960	16,5
2002	9 103	1 564	13 823	3 620	17,2
2003	7 069	1 154	10 562	2 698	16,3
2004	6 369	1 038	9 546	2 342	16,3
	Accidents corporels	Tués à 30 jours ³	Blessés	dont blessés hospitalisés ³	Gravité (tués/100 accidents corporels)
2004 corrigée	6 369	1 110	9 474		17,4
2005	5 828	966	8 669	3 961	16,6
2006	4 875	754	7 092	3 755	15,5

ND : non disponible.

Source : ONISR, fichier des accidents.

¹ SETRA.

² Selon la définition actuelle des routes nationales et non sur le réseau de l'époque. Déclassement de 55 000 km de routes nationales en chemins départementaux au cours des années 1972 à 1975.

³ Voir avertissements en début de document.

Les conditions de sécurité se sont dans l'ensemble bien améliorées sur le réseau des routes nationales sur les vingt dernières années. Depuis 1980 et jusqu'en 2005, le nombre d'accidents a été divisé par 4,0, le nombre de blessés par 4,6. Le nombre de tués a baissé un peu moins vite (il a cependant été divisé par 3,6 au cours de cette période), ce qu'illustre l'évolution peu favorable de la gravité exprimée en tués pour 100 accidents corporels. En 2006, les données sont difficilement comparables à cause de la décentralisation d'une grande partie du réseau.

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 corporels)	Accidents corporels	Tués	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Jour	394	29	7,36	2 628	384	14,6	3 022	413	13,7
Nuit	262	32	12,2	1 591	309	19,4	1 853	341	18,4
Hors intersection	517	52	10,1	3 746	626	16,7	4 263	678	15,9
En intersection	139	9	6,47	473	67	14,2	612	76	12,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents de jour représentent 62,0 % des accidents sur les routes nationales. La répartition jour/nuit est pratiquement la même que l'on soit en agglomération de moins de 5 000 habitants ou en rase campagne. La nuit, le nombre de tués représente 45,2 % du total (pour 38,0 % des accidents). Ces proportions passent respectivement à 52,5 % et 39,9 % dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants, et 44,6 % et 37,7 % en rase campagne. C'est donc dans les accidents de nuit en rase campagne que les accidents sont les plus graves (19,4 tués pour 100 accidents corporels).

La gravité des accidents est toujours plus faible en intersection (12,4 tués pour 100 accidents corporels) qu'en section courante (15,9 tués pour 100 accidents corporels). Cela se vérifie en rase campagne comme en agglomération.

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	102	14	13	107	31	30	209	45	43
bicyclette	21	1	1	59	10	10	80	11	11
cyclomoteur	108	1	1	181	10	9	289	11	10
motocyclette	130	13	13	726	100	95	856	113	108
voiture de tourisme	538	48	29	3 614	608	499	4 152	656	528
poids lourd	66	21	4	653	165	16	719	186	20
transport en commun	2	1	0	31	10	0	33	11	0

(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 nationales, c'est pour les piétons que la gravité des accidents est la plus importante avec près de 20,6 tués pour 100 accidents corporels. Suivent ensuite les cyclistes (13,8), les occupants de voitures de tourisme (12,7), les motocyclistes (12,6) et les cyclomotoristes (3,5). En rase campagne, la vulnérabilité des catégories les plus concernées s'accroît encore : pour les piétons, la gravité passe de 12,7 en milieu urbain à 28,0 en rase campagne. Par ailleurs, 85,2 % des accidents corporels sur les routes nationales impliquent au moins une voiture de tourisme.

Les accidents les plus graves pour toutes les catégories d'utilisateurs confondues, sont ceux impliquant au moins un transport en commun (33,3 tués pour 100 accidents corporels), un poids lourd (25,9) ou un piéton (21,5). Les usagers des poids lourds sont plutôt bien protégés (2,78 tués pour 100 accidents) mais les accidents où ils sont impliqués sont importants.

IV. 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
1970	66,6	9,72
1975	43,6	6,25
1980	36,9	5,19
1985	28,6	4,26
1990	21,1	3,31
1995	15,0	2,44

Source : SETRA.

⁴ Voir avertissements en début de document.

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

	Taux d'accidents corporels	Taux de tués ⁵
1998	11,8	1,97
1999	10,9	1,85
2000	10,1	1,73
2001	10,3	1,64
2002	8,84	1,56
2003	6,65	1,10
2004	5,94	1,00
2005	5,27	0,85
2006	4,43	0,67

Source : SETRA et ONISR.

Les taux d'accidents et de tués sont en constante diminution depuis 1970. Les taux d'accidents et de tués pour l'année 2006 sont cependant à considérer avec prudence étant donné la décentralisation d'une grande partie du réseau.

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

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

Départements		Départements		Départements		Départements	
Lot-et-Garonne	2,19	Somme	1,39	Charente	1,07	Landes	0,87
Alpes-de-Hte-Provence	2,00	Marne	1,39	Tarn-et-Garonne	1,04	Isère	0,86
Gard	1,98	Ariège	1,37	Pyrénées-Orientales	1,03	Loire	0,86
Var	1,94	Rhône	1,35	Moselle	1,01	Sarthe	0,86
Yonne	1,94	Haute-Savoie	1,34	Indre	0,99	Vosges	0,85
Haute-Corse	1,89	Bouches-du-Rhône	1,33	Mayenne	0,98	Ardenes	0,79
Cantal	1,81	Loiret	1,33	Doubs	0,98	Alpes-Maritimes	0,78
Allier	1,77	Cher	1,32	Seine-et-Marne	0,97	Savoie	0,77
Jura	1,72	Aveyron	1,29	Hautes-Pyrénées	0,96	Manche	0,76
Nièvre	1,67	Haute-Saône	1,29	Eure	0,94	Côte-d'or	0,74
Saône-et-Loire	1,64	Corrèze	1,27	Vaucluse	0,93	Meurthe-et-Moselle	0,64
Aisne	1,64	Oise	1,27	Val-d'Oise	0,93	Calvados	0,63
Aude	1,62	Indre-et-Loire	1,26	Orne	0,91	Seine-Maritime	0,61
Loir-et-Cher	1,58	Territoire de Belfort	1,25	Lot	0,91	Bas-Rhin	0,59
Aube	1,52	Vendée	1,19	Pas-de-Calais	0,90	Nord	0,58
Gers	1,51	Haute-Marne	1,18	Charente-Maritime	0,90	Haut-Rhin	0,57
Lozère	1,50	Hautes-Alpes	1,17	Creuse	0,89	Yvelines	0,51
Corse-du-Sud	1,50	Pyrénées-Atlantiques	1,15	Dordogne	0,89	Essonne	0,50
Ain	1,50	Drôme	1,13	Gironde	0,89	Côtes-d'Armor	0,44
Ardèche	1,48	Puy-de-Dôme	1,11	Maine-et-Loire	0,89	Loire-Atlantique	0,44
Hérault	1,45	Haute-Loire	1,10	Haute-Garonne	0,88	Morbihan	0,33
Eure-et-Loir	1,41	Tarn	1,10	Meuse	0,87	Finistère	0,32
Haute-Vienne	1,41	Vienne	1,08	Deux-Sèvres	0,87	Ille-et-Vilaine	0,30

Source : SETRA et ONISR.

⁵ Voir avertissements en début de document.

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 2 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

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

Les vitesses et pourcentages de dépassement sont ceux relevés sur le réseau de routes nationales à 2x2 voies limitées à 110 km/h, qui semble le mieux correspondre au nouveau profil du réseau de routes nationales après décentralisation des deux tiers du réseau.

Vitesse moyenne pratiquée (km/h)	100
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	27
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	9

Source : DSCR – ISL (29 828 observations en 2006).

De jour sur les routes nationales à 2x2 voies, une majorité d'automobilistes respecte la limitation de vitesse à 110 km/h. Moins de 10 % des automobilistes dépassent désormais de plus de 10 km/h les vitesses limites autorisées.

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

	Taux de port
Routes nationales à 2 x 2 voies	98,9 %
Ensemble du réseau en rase campagne	98,4 %

Source : DSCR – ISL (19 171 places avant observées en 2006).

Le port de la ceinture de sécurité est un peu mieux respecté sur les routes nationales à 2 x 2voies que sur l'ensemble du réseau de rase campagne. Il faut noter cependant que le taux de port aux places avant se rapproche désormais des 100 %.