

Hiérarchisation des réseaux routiers départementaux et accidentalité

Synthèse de l'enquête conduite auprès des conseils départementaux



Historique des versions des documents

Version	Date	Commentaires
1	13/05/15	GB – rapport intermédiaire, parties 1 et 2
2	28/05/15	prise en compte des commentaires ONISR sur le rapport intermédiaire
3	15/06/16	Rapport complété
4	12/01/17	Reprise et achèvement de la rédaction par l'ONISR
5	12/07/17	Relecture et validation interne ONISR (Manuelle Salathé)

Affaire suivie par :

Francis Besnard – DSCR / ONISR
francis.besnard@interieur.gouv.fr

Gilles Blanchard – Cerema / Direction territoriale Ouest / DIMER – GSR
gilles.blanchard@cerema.fr

Rédacteurs :

Gilles Blanchard – Cerema / Direction territoriale Ouest / DIMER – GSR
gilles.blanchard@cerema.fr
Francis Besnard – DSCR / ONISR
francis.besnard@interieur.gouv.fr

Validation :

Date	Nom du valideur	Commentaire

Mots-clés : Routes Départementales – hiérarchisation - accidentalité

Résumé

Ce rapport présente l'analyse des réponses reçues à une enquête menée, à partir d'un questionnaire internet, au cours des années 2014-2015 auprès des Conseils Départementaux et visant à mieux connaître les critères de hiérarchisation des réseaux routiers départementaux ainsi que l'accidentalité associée à chaque catégorie.

Les réponses reçues ont permis d'estimer une relation entre la part du réseau principal d'un département dans l'ensemble de son réseau routier, la part de l'accidentalité correspondante et la part des parcours correspondants.

Sommaire

1 - Introduction.....	2
2 - Déroulement de l'enquête.....	2
3 - Les réponses reçues.....	3
3.1 - Taux de réponse.....	3
3.2 - Caractérisation des répondants.....	4
4 - Hiérarchisation des réseaux (Q2).....	5
4.1 - Date de hiérarchisation des réseaux départementaux (Q2.1.1).....	5
4.2 - Nombre de catégories de routes (Q2.1.2).....	5
4.3 - Distinction entre les réseaux structurant et local (Q2.1.3 et Q2.1.4).....	6
4.4 - Règles de définition de chaque catégorie (Q2.2).....	6
4.5 - Linéaire associé à chaque catégorie (Q2.3) et part du réseau structurant.....	7
4.6 - Part du réseau structurant selon les familles ILSR.....	10
4.7 - Routes bidirectionnelles hors agglomération.....	12
5 - Accidentalité selon le type de réseau (Q3).....	13
5.1 - Analyse fondée sur les catégories de routes.....	13
5.2 - Analyse fondée sur le réseau structurant déclaré.....	15
6 - Éléments complémentaires.....	17
6.1 - L'accès aux fichiers BAAC (Q4).....	17
6.2 - L'observation des vitesses sur le département (Q5).....	19
6.3 - L'observation des trafics sur le département (Q6).....	20
7 - Conclusion.....	23
Annexes.....	25
Annexe 1 – Cadre de l'enquête.....	26
Annexe 2 – Courrier CNSR du 16/07/2014.....	28
Annexe 3 – Page d'accueil du questionnaire en ligne.....	30
Annexe 4 – Définitions des catégories de routes.....	31

1 - Introduction

Le comité des experts du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) ainsi que la commission « Outils Technologiques et Infrastructures Routières » du CNSR ont relevé la nécessité de travailler sur la bonne adéquation des vitesses maximales autorisées à l'environnement traversé.

En 2014, dans le cadre de travaux sur l'adéquation et la cohérence des vitesses maximales autorisées et des réflexions du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR), la DSCR a demandé au Cerema de l'assister pour conduire une enquête auprès des Conseils Départementaux visant à mieux connaître les critères de hiérarchisation des réseaux routiers départementaux et apprécier l'accidentalité associée à chaque catégorie.

2 - Déroulement de l'enquête

Le questionnaire a été établi conjointement, de manière itérative, entre la DSCR (F. Besnard) et le Cerema (L. Perrin et G. Blanchard) ; une version « projet » a été testée par le département de l'Essonne.

Il a été construit pour obtenir différents renseignements sur la hiérarchisation des réseaux départementaux, leur accidentalité, les trafics et les vitesses pratiquées sur ces itinéraires.

Le questionnaire aborde successivement trois domaines :

- La hiérarchisation du réseau routier du département : nombre de catégories de routes, critères de définition, linéaires de chaque catégorie ;
- L'accidentalité associée à chaque catégorie, sur la période 2008-2012 ;
- Des éléments complémentaires tels que les pratiques d'accès aux fichiers BAAC, et l'existence d'observatoires des vitesses ou des trafics sur le réseau départemental.

Le détail du questionnaire figure en Annexe 1 du présent rapport.

Une programmation de ce questionnaire sur l'outil LimeSurvey a ensuite été réalisée par la DterOuest et soumise à différents tests.

La procédure de consultation officielle des Conseils Départementaux a été réalisée par l'intermédiaire de l'Assemblée des Départements de France et déclenchée officiellement par un courrier M. Armand JUNG, président du CNSR, du 16 juillet 2014 (cf. Annexe 2). L'Association des Directeurs de Services Techniques Départementaux a également relayé l'enquête auprès de ses membres.

D'un commun accord DCSR-Cerema, cette enquête a été clôturée à la fin du premier trimestre 2015.

3 - Les réponses reçues

3.1 - Taux de réponse

40 départements ont répondu au questionnaire.

3 départements présentaient 2 ou 3 réponses à cette enquête. Ces multiples saisies avaient pour origine soit un renseignement du questionnaire par différents services, soit l'ajout d'informations complémentaires. Une fusion de ces réponses multiples a été réalisée.

Toutefois le taux de renseignement des différentes parties est très variable. S'agissant de la hiérarchisation du réseau, seuls 30 départements ont fourni à la fois le nombre de catégories de routes, leur définition et leur linéaire. Parmi les 10 autres départements :

- 3 n'ont fourni aucune information ;
- 6 ont renseigné le nombre de catégories de routes mais n'ont pas fourni leur définition ni leur linéaire ;
- le département de l'Aube ne catégorise pas son réseau.

Parmi les 30 départements ayant renseigné en détail la hiérarchisation de leur réseau, seuls 7 ont renseigné l'accidentalité associée à chacune des catégories de routes. Nous pouvons y ajouter le département de la Moselle, qui n'a pas fourni la définition de ses catégories de routes mais a bien renseigné les linéaires et l'accidentalité.

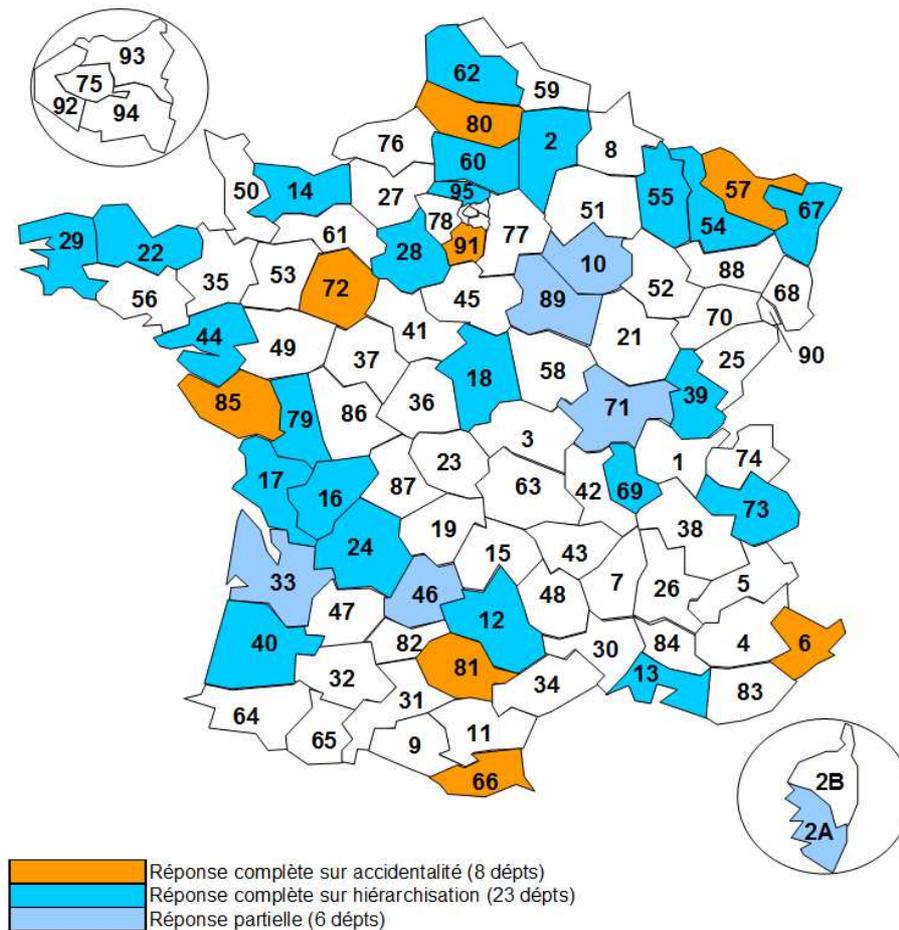


Illustration 1: Répartition territoriale des répondants

S'agissant de la hiérarchisation du réseau, le taux de réponse permet de conduire une analyse détaillée. En revanche le nombre réduit de départements ayant fourni des éléments relatifs à l'accidentalité doit conduire à plus de précautions dans l'interprétation des résultats.

3.2 - Caractérisation des répondants

Dans le cadre des travaux liés à la construction d'indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR), l'ONISR a défini des familles de départements au regard de critères pouvant influencer l'accidentalité de façon directe ou indirecte : démographie, topographie, climat, urbanisation, etc.

N°	Famille	Effectif	Classe ACP/CAH	Couleur
F1	Paris	1	Hors analyse	Violet
F2	Petite couronne	3	5	Orange
F3	Grande couronne	4	6	Bleu marine
F4	Outre-mer	4	Hors analyse	Rouge
F5	Métropoles	9	7	Cyan
F6	Méditerranéens	9	3	Orange clair
F7	Ruraux peu denses	17	4	Vert foncé
F8	Multipolaires	25	1	Bleu ciel
F9	De transition	28	2	Vert clair

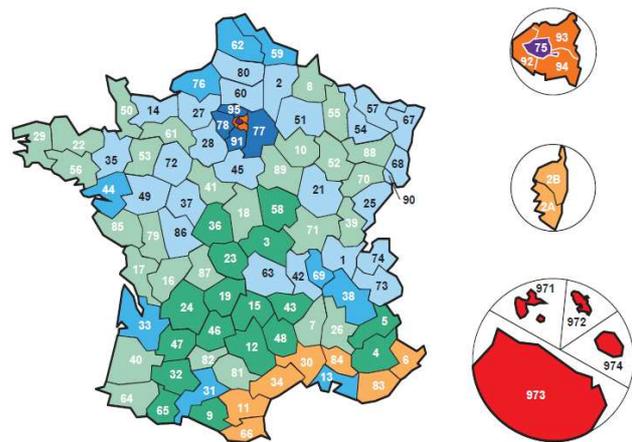


Illustration 2: Tableau descriptif des familles de départements (Bilan 2011 de l'accidentalité, ONISR)

Le tableau suivant présente la répartition par famille des 37 départements ayant apporté une réponse au moins partielle sur la hiérarchisation du réseau.

Nom Famille	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	Total
	Paris	Petite couronne	Grande couronne	Outre-mer	Métropoles	Méditerranéens	Ruraux peu denses	Multipolaires	De transition	
Effectifs	1	3	4	4	9	9	17	25	28	100
Répondants	0	0	2	0	5	3	3	10	14	37
Taux de participation par famille	0 %	0 %	50 %	0 %	56 %	33 %	18 %	40 %	50 %	37 %

Les familles Paris, la Petite couronne et l'Outre-mer ne sont pas représentées. Pour les autres familles, le taux de représentation varie entre le tiers et la moitié, sauf pour la famille des ruraux peu denses disposant d'un taux de représentation de 18 %.

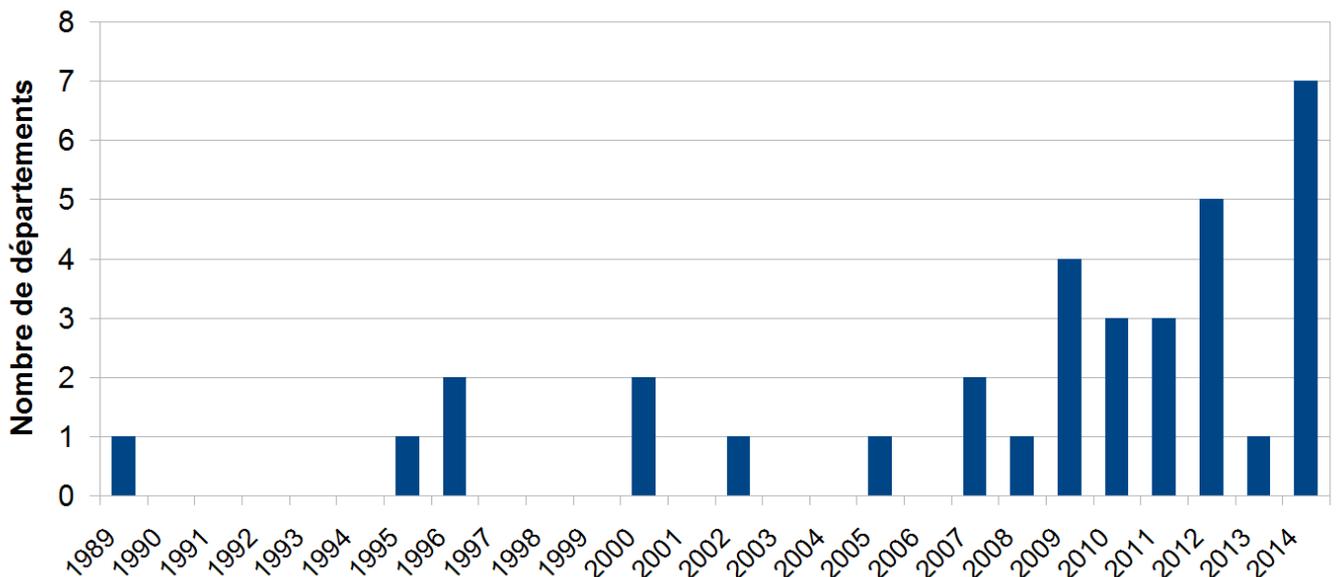
4 - Hiérarchisation des réseaux (Q2)

4.1 - Date de hiérarchisation des réseaux départementaux (Q2.1.1)

34 départements ont répondu à cette question.

26 de ces départements (les trois quarts) disposent d'une mise à jour de leur hiérarchisation postérieure à 2006, année de la 2ème décentralisation.

**Date de la dernière révision de la hiérarchisation du réseau
(Total 34 réponses)**

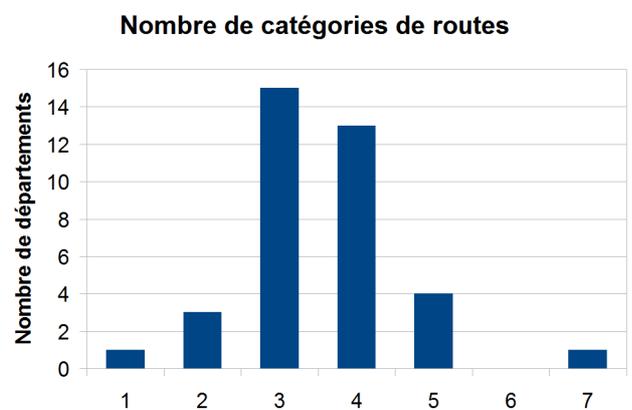


La hiérarchisation de ces réseaux est ainsi bien actualisée.

4.2 - Nombre de catégories de routes (Q2.1.2)

37 départements ont répondu à cette question.

La hiérarchisation en 3 ou 4 catégories est le choix d'une large majorité de départements (28 sur 37).



4.3 - Distinction entre les réseaux structurant et local (Q2.1.3 et Q2.1.4)

Les questions Q2.1.3 et Q2.1.4 demandaient de préciser parmi les catégories de routes citées celles correspondant au réseau structurant du département et celles correspondant au réseau local. Les réponses sont récapitulées ci-après en fonction du nombre de catégories de routes.

Nombre de catégories de routes	Réseau structurant	Réseau local	Nombre de départements
2 catégories (2 départements)	cat. 1	cat. 2	2
3 catégories (15 départements)	cat. 1	cat. 2 et 3	3
	cat. 1 et 2	cat. 3	7
	pas de délimitation claire		5
4 catégories (13 départements)	cat. 1	cat. 2 à 4	1
	cat. 1 et 2	cat. 3 et 4	7
	cat. 1 à 3	cat. 4	3
	pas de délimitation claire		2
5 catégories (4 départements)	cat. 1 à 3	cat. 4 et 5	1
	cat. 1 à 4	cat. 5	1
	pas de délimitation claire		2
7 catégories (1 département)	cat. 1 à 5	cat. 6 et 7	1

Les départements n'affichant pas de délimitation claire se prononcent pour les catégories extrêmes mais pas pour la ou les catégories intermédiaires.

La tendance générale est dans le sens d'un nombre de catégories de routes correspondant au réseau structurant plus élevé que celui correspondant au réseau local.

4.4 - Règles de définition de chaque catégorie (Q2.2)

30 départements ont fourni les définitions associées aux catégories de routes. Le détail des réponses est fourni en Annexe 4.

La plupart des définitions sont fondées sur des critères fonctionnels : les pôles reliés, la continuité avec le réseau routier et autoroutier national, le statut de route à grande circulation (RGC), l'usage pour les transports exceptionnels, etc. Le profil en travers est cité à quelques reprises (routes à chaussées séparées pour la catégorie supérieure, ou chaussées de largeur inférieure à 3,50 m pour la catégorie inférieure).

Seuls 9 départements affichent dans leurs définitions une prise en compte chiffrée des niveaux de trafic. 5 départements ont renseigné les seuils utilisés. Ces seuils sont exprimés en TMJA tous véhicules, parfois accompagnés d'un seuil en TMJA de PL de l'ordre du dixième du précédent.

Pour quatre de ces départements (Aisne, Charente-Maritime, Dordogne, Tarn) les catégories considérées comme correspondant au réseau structurant sont associées à des valeurs-seuils de TMJA relativement homogènes, variant entre 2 000 et 3 000 veh/jour. Le département de l'Essonne se distingue par un seuil nettement plus élevé (10 000 veh/jour).

4.5 - Linéaire associé à chaque catégorie (Q2.3) et part du réseau structurant

La question Q2.3 demandait le linéaire de chaque catégorie de route.

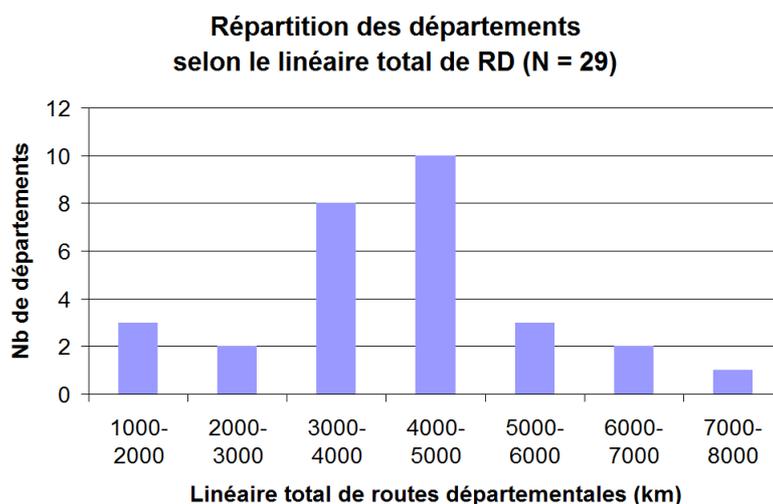
32 départements ont répondu à cette question.

Nous ne prenons pas en compte ci-après le département de l'Aube, qui ne considère qu'une seule catégorie, ainsi que deux départements considérant respectivement 5 et 7 catégories de routes et dont nous n'avons pas de certitude que le linéaire de l'ensemble des catégories ait bien été renseigné (la structure du questionnaire en ligne ne prévoyant que 4 catégories). Les éléments présentés ci-après sont donc fondés sur 29 départements.

Parmi ces 29 départements, 22 ont indiqué une délimitation claire entre le réseau structurant et le réseau local.

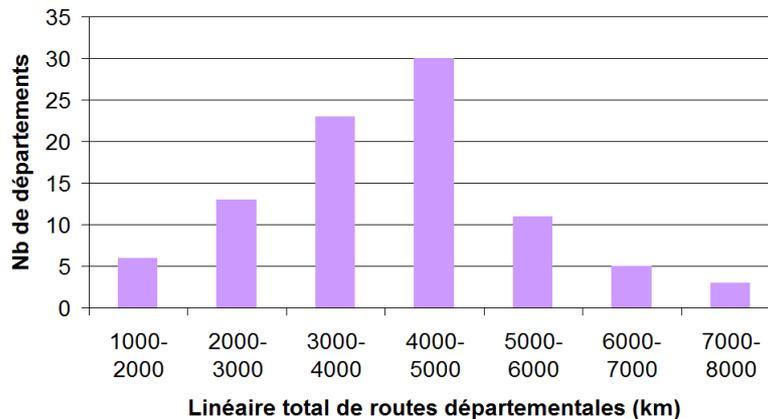
4.5.1 - Répartition des départements selon leur linéaire total de RD

Le linéaire moyen de réseau des départements ayant répondu est de 4061 km. Toutefois les valeurs par département présentent une forte dispersion : la valeur minimale est de 1082 km (Val-d'Oise) et la valeur maximale de 7570 km (Eure-et-Loir). 18 des 29 départements ont un linéaire total de RD entre 3000 et 5000 km.



Cette répartition est globalement représentative des départements de France métropolitaine. Si l'on exclut les départements atypiques que sont Paris, la petite couronne parisienne et le territoire de Belfort, le linéaire moyen de RD pour les départements de Métropole est de 4125 km, et les valeurs minimale et maximale respectivement de 1081 km et 7759 km (source : CGDD/SOeS, Annexes du Mémento statistique des Transports 2014). La figure suivante présente la répartition de ces 91 départements en fonction de leur linéaire de RD.

**France métropolitaine (sauf dép 75, 90, 92, 93, 94)
Répartition des départements
selon le linéaire total de RD (N = 91)**



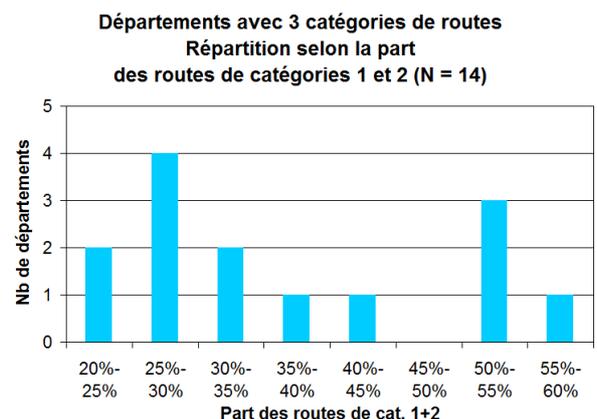
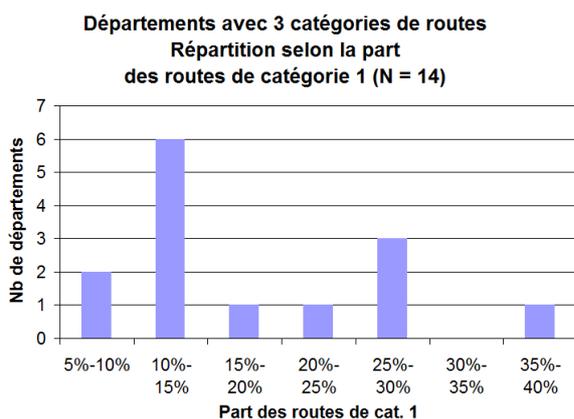
4.5.2 - Départements avec 2 catégories de routes

Seuls deux départements sont concernés. La répartition de leur réseau entre les deux catégories de routes est très similaire, avec respectivement 39 % et 40 % du linéaire en catégorie 1.

4.5.3 - Départements avec 3 catégories de routes

14 départements sont concernés.

La répartition du linéaire de réseau entre les 3 catégories de routes est très hétérogène entre les départements. Les routes de **catégorie 1** représentent entre 5 % et 37 % du linéaire (moyenne 17 %, médiane 12 %). Le regroupement des **catégories 1 et 2** représente entre 20 % et 56 % du linéaire (moyenne 37 %, médiane 34 %).

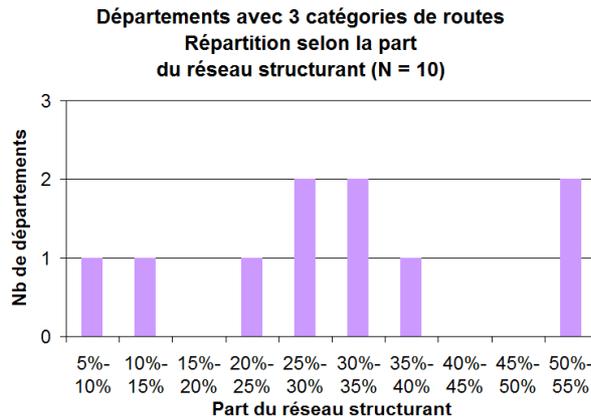


10 de ces 14 départements ont indiqué une délimitation claire entre le réseau structurant et le réseau local. Celui-ci est constitué :

- de la catégorie 1 pour 3 départements,
- des catégories 1 et 2 pour 7 départements.

Dans les 3 départements assimilant le réseau structurant à la seule catégorie 1, cette catégorie représente respectivement 5 %, 12 % et 22 % du linéaire total ; il ne s'agit donc pas de départements pour lesquels la part de la catégorie 1 serait particulièrement plus élevée que la moyenne.

Il s'en suit que la proportion du linéaire du réseau structurant présente également une très forte dispersion entre les départements ayant répondu, de 5 % à 53 % (moyenne 31 %, médiane 32 %).

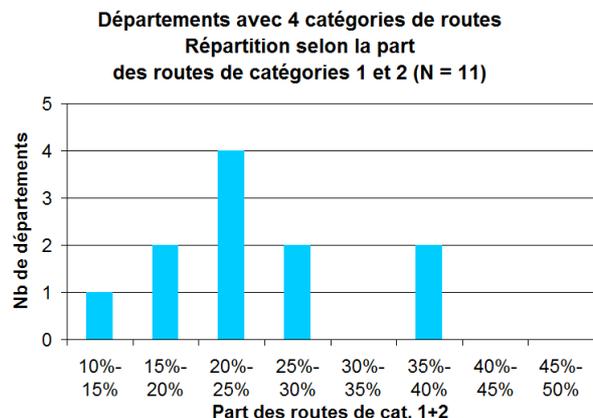
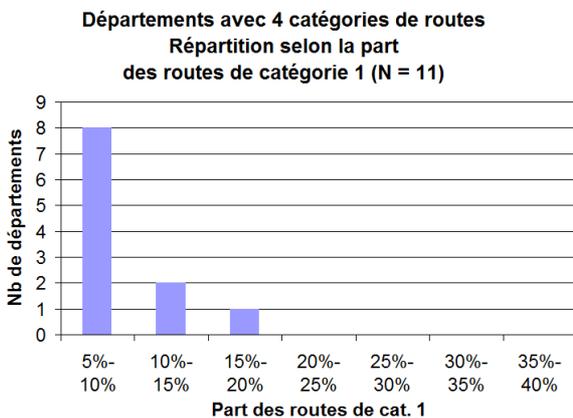


4.5.4 - Départements avec 4 catégories de routes

11 départements sont concernés.

Ce groupe est relativement plus homogène que le précédent. Les routes de **catégorie 1** représentent entre 5 % et 18 % du linéaire (moyenne 9 %, médiane 8 %). Le regroupement des **catégories 1 et 2** représente entre 11 % et 37 % du linéaire (moyenne 24 %, médiane 22 %).

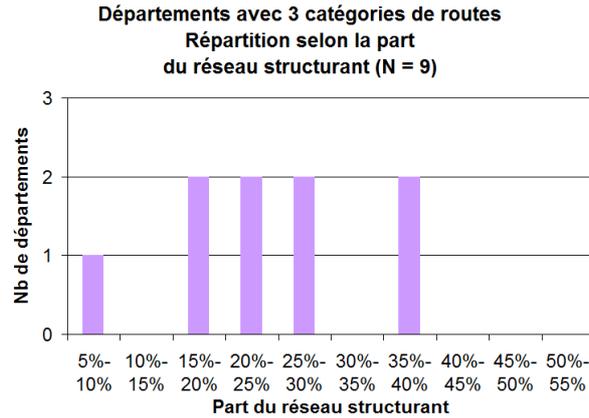
En revanche le regroupement des catégories 1 à 3 correspond à des proportions nettement plus hétérogènes : entre 23 % et 81 % du linéaire (moyenne 47 %, médiane 43 %), la dispersion étant très uniforme entre les valeurs minimale et maximale.



9 de ces 11 départements ont indiqué une délimitation claire entre le réseau structurant et le réseau local. Celui-ci est constitué :

- de la catégorie 1 pour 1 département,
- des catégories 1 et 2 pour 5 départements
- des catégories 1 à 3 pour 3 départements.

La proportion du linéaire du réseau structurant s'étend de 7 % à 38 % (moyenne 24 %, médiane 23 %).



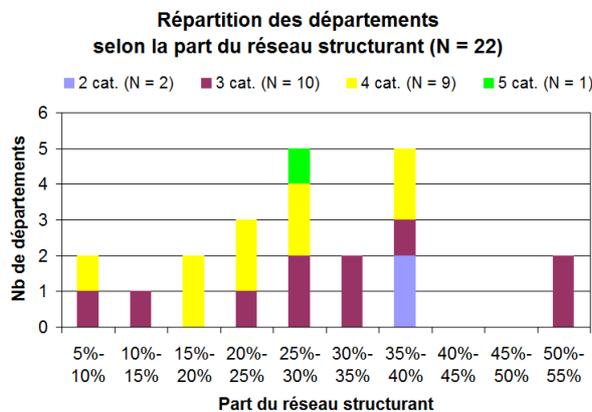
4.5.5 - Départements avec 5 catégories de routes

2 départements sont concernés. Le premier a assimilé le réseau structurant aux catégories 1 à 3, pour une proportion du linéaire de réseau de 27 %. Le second n'a pas indiqué de délimitation claire pour le réseau structurant.

4.5.6 - Récapitulatif pour le réseau structurant

Sur l'ensemble des 22 départements ayant indiqué une délimitation claire du réseau structurant, la proportion du linéaire de ce réseau s'étend de 5 % à 53 % (moyenne 29 %, médiane 28 %).

Pour 17 de ces 22 départements, la proportion du linéaire de réseau structurant est entre 17 % et 40 %.



4.6 - Part du réseau structurant selon les familles ILSR

4.6.1 - Nombre de réponses exploitables par famille

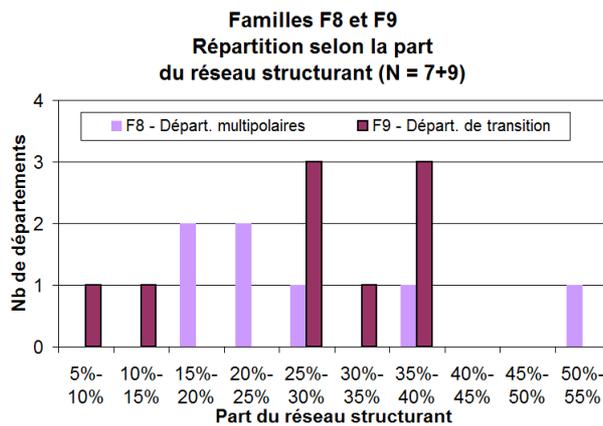
Le tableau suivant indique pour chaque famille le nombre de départements ayant à la fois fourni les linéaires par catégorie de routes et indiqué une délimitation claire du réseau structurant.

Famille ILSR	Nb de départements	Départements	Part du réseau structurant
F3 - Grande couronne	2	Essonne Val d'Oise	37 % 51 %
F5 - Métropoles	2	Loire-Atlantique Pas-de-Calais	23 % 33 %
F6 - Méditerranéens	1	Pyrénées-Orientales	5 %
F7 - Ruraux peu denses	1	Aveyron	27 %
F8 - Multipolaires	7	Aisne, Calvados, Eure-et-Loir, Meurthe-et-Moselle, Bas-Rhin, Sarthe, Somme	de 17 % à 53 % (moyenne 28 %, médiane 22 %)
F9 - De transition	9	Charente, Charente-Maritime, Cher, Côtes-d'Armor, Finistère, Jura, Meuse, Deux-Sèvres, Tarn	de 7 % à 40 % (moyenne 28 %, médiane 30 %)

Seules les deux dernières familles comportent un nombre suffisant de départements renseignés pour autoriser une exploitation pertinente.

4.6.2 - Familles F8 - départements multipolaires et F9 - départements de transition

Nous représentons ci-dessous la distribution des départements selon leur part de réseau structurant.



Bien qu'ayant une valeur moyenne identique (28 %), les deux familles sont caractérisées par des distributions distinctes :

- La famille F8 présente essentiellement des valeurs entre 17 % et 28 % (5 départements sur les 7), accompagnées de deux valeurs nettement plus fortes (respectivement 38 % et 53 %).
- La famille F9 présente essentiellement des valeurs entre 28 % et 40 % (7 départements sur les 9), accompagnées de deux valeurs nettement plus faibles (respectivement 7 % et 12 %).

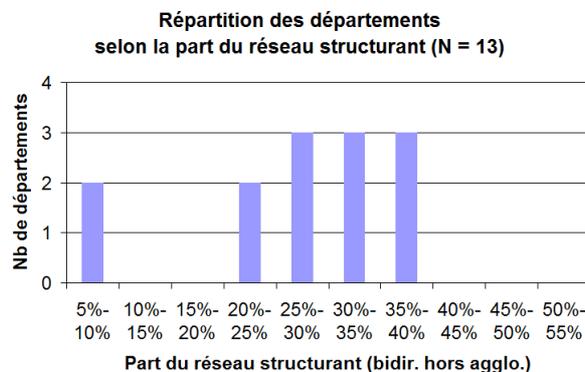
4.7 - Routes bidirectionnelles hors agglomération

La question Q2.3 demandait également, pour chaque catégorie de routes, le linéaire spécifique des routes bidirectionnelles hors agglomération.

16 départements ont fourni les éléments correspondants.

Sur ces 16 départements, les routes bidirectionnelles hors agglomération représentent de 58 % à 91 % de l'ensemble du linéaire (moyenne 77 %, médiane 80%). Les proportions les plus faibles ne correspondent pas nécessairement à des départements très urbanisés (ex. : Pyrénées-Orientales).

Parmi ceux-ci 13 départements ont indiqué une délimitation claire du réseau structurant. Dans chacun de ces départements, la part du réseau structurant parmi les routes bidirectionnelles hors agglomération est peu différente de celle calculée sur l'ensemble du réseau. Elle s'étend de 7 % à 38 % (moyenne 26 %, médiane 27 %).



Dans la suite du présent document, nous considérerons donc que **le réseau structurant regroupe en moyenne entre 25 et 30 % du linéaire de routes départementales.**

5 - Accidentalité selon le type de réseau (Q3)

La troisième série de questions interrogeait les départements sur l'accidentalité sur la période 2008-2012 par catégorie de routes. Il était demandé de répondre :

- si possible pour les routes bidirectionnelles hors agglomération,
- à défaut, pour les routes hors agglomération (tous profils en travers),
- à défaut, pour l'ensemble du linéaire de chaque catégorie.

Seuls 8 départements ont fourni des éléments à ce sujet, parmi lesquels :

- 4 départements ont renseigné les accidents pour les routes bidirectionnelles hors agglomération (Sarthe, Somme, Tarn, Vendée),
- 1 département a renseigné les accidents pour les routes hors agglomération, tous profils en travers (Pyrénées-Orientales),
- 3 départements ont renseigné les accidents pour l'ensemble du linéaire de chaque catégorie (Alpes-Maritimes, Moselle, Essonne).

Ces 8 départements présentent un linéaire total de réseau moyen de 3343 km. Ils sont constitués de deux groupes bien distincts :

- 3 départements dont le linéaire est entre 1300 et 2100 km,
- 5 départements dont le linéaire est entre 4100 et 4600 km.

Toutefois le linéaire total de réseau ne semble pas jouer un rôle dans les caractéristiques étudiées ci-après.

5.1 - Analyse fondée sur les catégories de routes

La hiérarchisation du réseau routier départemental est fondée sur 3 catégories pour 6 des 8 départements concernés, et sur 4 catégories pour les 2 autres départements.

Nous étudions ici la relation entre la part d'un ensemble de routes donné dans l'accidentalité et sa part dans le linéaire total de routes départementales. Les ensembles de routes considérés sont :

- la catégorie 1,
 - l'agrégation des catégories 1 et 2,
 - et pour les deux départements à 4 catégories l'agrégation des catégories 1 à 3,
- l'objectif étant de construire progressivement des ensembles de routes de linéaire croissant à partir des catégories hiérarchiquement les plus élevées.

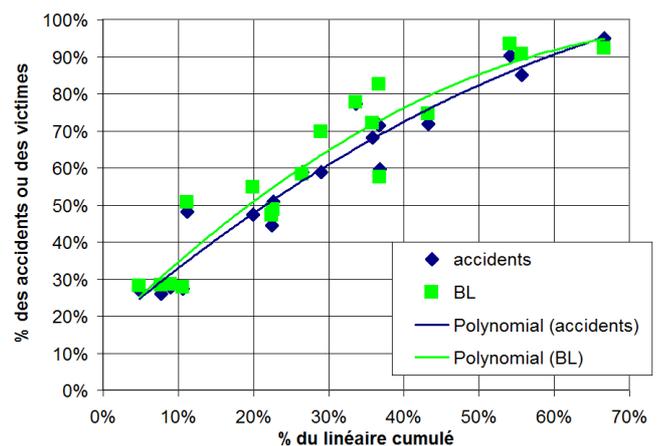
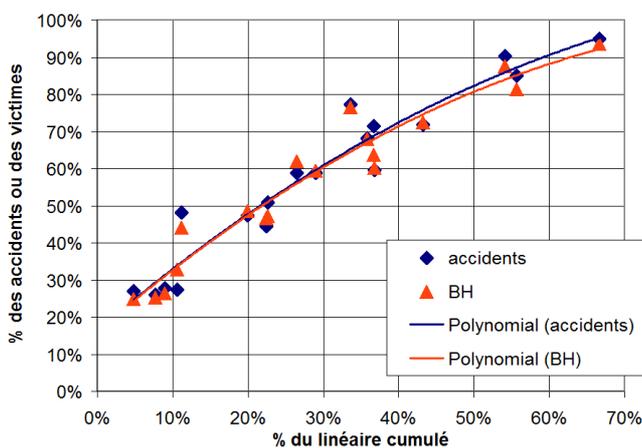
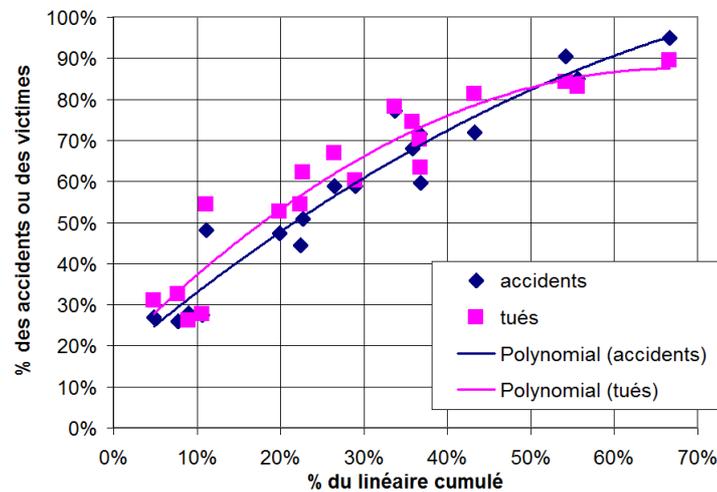
L'accidentalité est caractérisée par les nombres d'accidents corporels, de tués, de blessés hospitalisés plus de 24 h et de blessés légers.

Les linéaires de réseaux pris en compte sont ceux correspondant au périmètre des données d'accidentalité fournies par les répondants :

- les linéaires de routes bidirectionnelles hors agglomération pour les 4 départements ayant fourni l'accidentalité correspondante,
- l'ensemble du linéaire de chaque catégorie pour les 3 départements ayant renseigné les accidents pour l'ensemble du réseau.

Pour les Pyrénées-Orientales, qui ont renseigné les accidents pour les routes hors agglomération, tous profils en travers confondus, nous avons utilisé par défaut les linéaires de routes bidirectionnelles hors agglomération, en faisant l'hypothèse que le biais induit serait moindre que celui résultant d'un calcul fondé sur l'ensemble des réseaux, agglomérations comprises (étant entendu que les analyses ne reposent pas sur les linéaires eux-mêmes mais sur la part de chaque catégorie de routes dans l'ensemble).

Les figures suivantes présentent successivement la relation entre la proportion du linéaire cumulé de réseau routier et la proportion des victimes (respectivement tués, blessés hospitalisés et blessés légers), la proportion des accidents étant également représentée sur chacun des graphes pour comparaison. On a également tracé pour chaque variable une régression polynomiale d'ordre 2.



Pour un indicateur d'accidentalité donné, la dispersion des points autour de la courbe de régression reste modérée, indiquant une relative homogénéité entre les 8 départements exploités.

Le réseau principal (celui correspondant sur les graphes à une part du linéaire cumulé faible) est associé à une proportion d'accidents ou de victimes de 2 à 3 fois supérieure à sa proportion dans le linéaire total.

Les courbes associées aux accidents, aux blessés hospitalisés et aux blessés légers sont très proches. Pour le réseau principal, la courbe relative aux tués est au-dessus de celle relative aux accidents, suggérant une gravité plus élevée des accidents sur ce réseau ; nous n'avons toutefois pas testé la significativité statistique de l'écart entre les deux courbes.

Sur la base de cette analyse, nous pouvons synthétiser une relation moyenne entre le linéaire de réseau principal et l'accidentalité par le tableau suivant :

% du linéaire du réseau principal / ensemble du linéaire de RD	% de l'accidentalité sur le réseau principal / accidentalité sur l'ensemble des RD	
	Tués	Accidents, Blessés hospitalisés, Blessés légers
10%	37%	33%
20%	53%	48%
30%	66%	61%
40%	76%	72%
50%	83%	82%
60%	87%	91%

Nous avons estimé précédemment (cf. parties 4.5 et 4.7) que le réseau considéré comme structurant correspondait en moyenne à une part du linéaire total de 25 % à 30 %. Selon le tableau ci-dessus, **la part de l'accidentalité associée au réseau départemental structurant serait donc de 60 à 66 % de la mortalité totale sur RD, et de 55 à 61 % des accidents et des blessés (hospitalisés ou légers).**

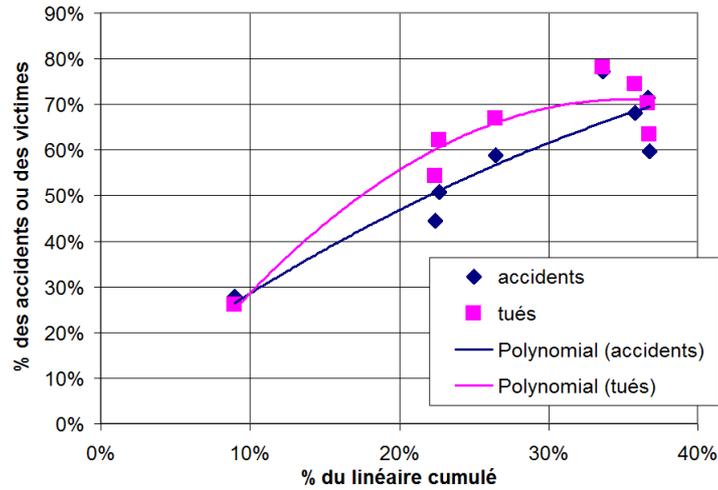
5.2 - Analyse fondée sur le réseau structurant déclaré

L'analyse précédente peut également être conduite en ne prenant en compte que la distinction entre réseau structurant et local. Parmi les 8 départements ayant renseigné l'accidentalité, 5 d'entre eux ont indiqué une délimitation claire entre réseau structurant et réseau local.

Les 3 autres départements, tous utilisant une classification des routes en 3 catégories, ne se sont pas prononcés sur l'affectation de la catégorie intermédiaire. Afin de ne pas réduire l'échantillon exploité, nous avons affecté arbitrairement cette catégorie intermédiaire en réseau structurant ou local, le critère de choix étant de chercher à obtenir une proportion du linéaire de réseau structurant aussi proche que possible de la valeur moyenne observée précédemment (de l'ordre de 25 à 30 %).

L'analyse consiste donc à reprendre les graphes construits dans la partie précédente en ne sélectionnant pour chaque département que le point correspondant à la délimitation du réseau considéré comme structurant.

Comme précédemment les courbes associées aux accidents, aux blessés hospitalisés et aux blessés légers sont très proches, nous ne représentons que la figure relative aux tués et aux accidents.



La partie gauche de la courbe, fondée sur un seul point, est à considérer avec précaution. Nous pouvons cependant en retenir que la part moyenne du linéaire de réseau structurant, de 25 % à 30 %, est associée ici à une part de la mortalité totale sur RD de 64 à 69 %, et à une part des accidents et des blessés de 55 à 62 %. Cette conclusion est très similaire à celle de la partie précédente.

6 - Éléments complémentaires

6.1 - L'accès aux fichiers BAAC (Q4)

Ne disposant pas, au moment du lancement de l'enquête, de données de synthèse sur l'accès des départements aux fichiers BAAC, l'ONISR a souhaité y intégrer des questions sur ce sujet.

Une synthèse des licences Concerto et des droits d'accès au Portail Accidents (distinguant les comptes dits « actifs », c'est-à-dire s'étant connectés au moins une fois au Portail dans les 18 derniers mois) a été établie ultérieurement, en avril 2016. Les réponses à l'enquête récapitulées ci-après sont comparées pour information aux éléments disponibles dans cette synthèse. Rappelons que l'enquête a été menée au 2ème semestre 2014, ce qui peut expliquer une partie des divergences constatées entre les deux sources.

33 départements ont répondu en tout ou partie aux questions sur l'accès aux fichiers BAAC.

Avez-vous accès à la base de données BAAC (Q4.1) ?

Oui : 18 Non : 15

Remarque : parmi les 15 départements ayant répondu ne pas avoir accès aux BAAC, 8 ont cependant indiqué utiliser un logiciel d'accidentologie (dont Concerto pour 4 départements, voir Q4.5), ce qui interroge sur la bonne compréhension de cette question.

Selon la synthèse ONISR d'avril 2016, sur ces 33 départements :

- parmi les 18 réponses Oui, tous ont soit un accès au Portail Accidents (avec compte actif), soit une licence Concerto ;
- en revanche, parmi les 15 réponses Non, 3 départements ont un accès au Portail Accidents avec une connexion depuis moins de 18 mois, 1 département a un accès au Portail mais sans connexion depuis 18 mois, 5 ont une licence Concerto, et 1 a à la fois un accès au Portail et une licence Concerto. Si l'on exclut le compte Portail « inactif », nous observons donc des réponses divergentes pour 9 départements.

Y accédez-vous par le portail accident (Q4.2) ?

(pour les 18 réponses positives à la question précédente) Oui : 4 Non : 14

Selon la synthèse ONISR d'avril 2016, sur les 33 départements concernés, 15 ont accès au Portail Accidents, dont 13 avec un compte actif :

- les 4 départements ayant répondu Oui à l'enquête (tous avec un compte actif),
- 6 départements (dont 5 avec un compte actif) ayant répondu Oui pour l'accès aux BAAC mais Non pour l'accès au Portail,
- 5 départements (dont 4 avec un compte actif) ayant répondu Non pour l'accès aux BAAC.

Ce fort écart suggère que dans certains départements la personne vers laquelle l'enquête a été orientée n'avait pas une connaissance complète des outils dont disposaient les services.

Si oui, à quelle fréquence (Q4.3) ?

(pour les 4 réponses positives à la question précédente) Plus d'une fois par mois : 3
Plusieurs fois par an : 1
Une fois par an : 0

Si oui, quelle utilisation en faites vous (Q4.4) ?

(pour les 4 réponses positives à la question Q4.2)

Consultation : 4
Correction : 1
Exploitation : 3

Utilisez-vous un logiciel d'accidentologie (Q4.5) ?

Oui, Concerto : 16 Oui, un autre (préciser) : 6 Non : 11

Les précisions accompagnant les 6 réponses « Oui, un autre » sont :

Concerto et Géomap, module géomap, Géomap - Accidentologie

PLIR

Imacci

« Les données accidents Val d'Oise sont gérées par la DDT »

NB : après enquête il s'avère que le PLIR n'est pas un logiciel mais une base de données développée en interne de façon informelle par la Gendarmerie et utilisée par une partie des escadrons départementaux de sécurité routière.

En pratique les utilisateurs de Concerto sont donc probablement plus nombreux que les 16 déclarés.

Selon la synthèse ONISR d'avril 2016, sur les 33 départements concernés, 21 sont titulaires d'une licence Concerto :

- les 16 départements ayant répondu Oui à l'enquête,
- 3 départements ayant répondu « Oui, un autre »,
- 2 départements ayant répondu Non.

Si, oui, quelle utilisation en faites vous (Q4.6) ?

(pour les 22 réponses positives à la question Q4.2)

Consultation : 15
Correction : 6
Exploitation : 16
Aucune de ces utilisations: 3

Avez-vous des souhaits d'accéder aux données accidents (Q4.7) ?

pour les 18 départements ayant indiqué avoir accès aux BAAC en Q4.1 : Oui : 12 Non : 6
pour les 15 départements ayant indiqué ne pas avoir accès aux BAAC en Q4.1 : Oui : 13 Non : 2

Si oui, lesquelles (Q4.8) ?

La plupart des 25 départements ayant exprimé le souhait d'accéder aux données accidents ont développé leurs besoins.

Un premier groupe de 8 départements souhaite pouvoir accéder au portail Accidents (dont 3 mentionnent des contacts en cours, et un quatrième signale de nombreuses demandes d'accès formulées à la DDTM et restées sans suite).

9 départements, tous sans accès au BAAC, souhaitent accéder aux éléments descriptifs usuels tels que ATB, localisation, causes, circonstances, conditions météo, etc.

2 autres départements, ayant déjà accès au BAAC, utilisateurs de Concerto mais n'ayant pas accès au Portail, souhaitent :

- pour l'un une amélioration de la localisation des accidents par géoréférencement, les fichiers actuels étant jugés trop imprécis,
- pour l'autre, « avoir des informations plus précises sur le territoire police » (sans mention plus spécifique des informations souhaitées) et « des informations plus rapides...sous 30 jours ».

1 département exprime le souhait de pouvoir accéder aux PV, et un autre à une base de données d'accidents matériels.

Enfin, un département ayant accès au Portail mais n'utilisant pas de logiciel d'accidentologie souhaite pouvoir effectuer une « *exploitation plus approfondie des données propres au réseau départemental, ce que ne permet pas actuellement [leur] accès au portail accident* ».

Avez-vous accès aux PV d'accidents (Q4.9) ?

Oui : 6 Non : 27

Remarque : les précisions apportées à la question suivante laissent penser que seuls 4 départements et non 6 ont réellement accès aux PV.

Si oui, quelle utilisation en faites vous (Q4.10) ?

Deux réponses contredisent la réponse positive faite à la question précédente :

- Utilisation du fichier BAAC uniquement et non du PV complet. Utilisation pour une analyse sommaire des causes d'accidents mortels ou un diagnostic d'accidents
- en fait non, mais nous débriefons tous les accidents mortels avec les forces de l'ordre et la Préfecture.

Les quatre autres réponses sont les suivantes :

- Analyse des circonstances et des causes sur des cas particuliers
- analyse des accidents mortels
- vérification de l'aspect infrastructure dans les accidents. Création d'une base complémentaire à la base Concerto, plus précise (scénario précis de l'accident, du lieu avec schéma,...)
- Détails des circonstances pour études sur itinéraires ou points singuliers

Avez-vous des contacts avec les services de secours ou les hôpitaux pour surveiller les accidents corporels non recensés dans les BAAC (Q4.11) ?

Oui, les services de secours : 7

Oui les hôpitaux : 1 (l'un des départements ayant également des contacts avec les services de secours)

Non, aucun : 26

6.2 - L'observation des vitesses sur le département (Q5)

33 départements ont répondu aux questions de cette partie.

Disposez-vous d'équipements de recueil des vitesses (Q5.1) ?

Oui : 33 Non : 0

Si oui, quels équipements de recueil des vitesses utilisez-vous (Q5.2) ? (réponse libre)

Parmi ces 33 départements, 25 indiquent utiliser des stations permanentes, dont :

- 20 départements équipés de stations Siredo, dont 2 départements ayant indiqué des stations type PRMX (équipement développé par Sferiel, dont le site internet indique que la station PRMX est certifiée Siredo),
- 5 départements ne précisant pas le type de stations.

30 départements indiquent également utiliser des systèmes de mesure temporaires. 15 d'entre eux apportent des précisions sur le type d'équipement utilisé, dont (plusieurs réponses possibles par département) :

- tubes : 8 départements,
- radars : 11 départements,
- plaques : 4 départements.

Si oui (Q5.1), exploitez-vous ces données dans le cadre d'un observatoire des vitesses dans votre département (Q5.3) ?

Oui : 2 Non : 31

Seuls la Vendée et le Val-d'Oise ont répondu positivement.

Si oui (Q5.3) pouvez-vous indiquer les vitesses moyennes pratiquées pour chaque catégorie de réseaux sur les routes bidirectionnelles hors agglomération limitées à 90 km/h (Q5.4) ?

Parmi les deux départements ayant indiqué avoir mis en place un observatoire des vitesses, seule la Vendée a répondu à cette question. Son réseau est hiérarchisé en 3 catégories de routes et le département indique les vitesses suivantes :

Catégorie 1 : V85 = 99 km/h,

Catégorie 2 : V85 = 99 km/h.

Par ailleurs le département de l'Essonne a indiqué, dans le champ dédié aux commentaires libres en fin de questionnaire, les éléments suivants relatifs aux vitesses pratiquées :

Vitesses moyennes par catégorie de réseau (pondérées par le TMJA) :

catégorie 1	EA tous types 47	HA tous types 66	dont HA Bidirectionnelles	53
catégorie 2	EA tous types 43	HA tous types 68	dont HA Bidirectionnelles	70
catégorie 3	EA tous types 42	HA tous types 59	dont HA Bidirectionnelles	59
catégorie 4	EA tous types 44	HA tous types 68		

6.3 - L'observation des trafics sur le département (Q6)

6.3.1 - Réponses reçues

Pouvez-vous renseigner le TMJA moyen pour chaque catégorie de route, d'une part pour l'ensemble de la catégorie, d'autre part pour les seules routes bidirectionnelles hors agglomération (Q6.1) ?

10 départements ont répondu à cette partie, dont :

- 3 n'ont renseigné les TMJA que pour l'ensemble de chaque catégorie de route,
- 3 n'ont renseigné les TMJA que pour les routes bidirectionnelles hors agglomération,
- 4 ont renseigné les TMJA à la fois pour les deux périmètres.

Les TMJA indiqués sont naturellement très variables selon les disparités géographiques, le nombre de catégories de routes définissant la hiérarchisation du réseau départemental et le linéaire associé à chaque catégorie. A titre d'exemple, le TMJA indiqué pour l'ensemble des routes de catégorie 1 varie de 4 600 véh/j (Côtes-d'Armor, 2 catégories, la catégorie 1 correspondant à 40 % du linéaire total) à 28 000 véh/j (Essonne, 4 catégories, la catégorie 1 correspondant à 11 % du linéaire total).

Comme pour l'accidentalité précédemment, l'exploitation de ces données ne peut donc se faire qu'en prenant en compte le nombre de catégories de routes et les linéaires de réseau correspondants.

6.3.2 - Relation entre les parcours cumulés et le linéaire cumulé

La connaissance pour chaque catégorie de route d'un linéaire et d'un TMJA permet de calculer, par le produit des deux valeurs, un parcours moyen quotidien (en veh.km).

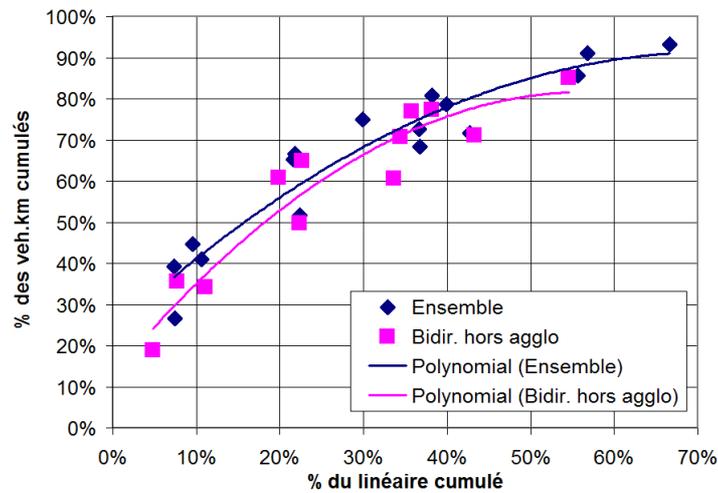
Nous étudions ici la relation entre la part d'un ensemble de routes donné dans les parcours totaux et sa part dans le linéaire total de routes départementales. Selon la même démarche que celle suivie précédemment pour l'accidentalité, les ensembles de routes considérés sont :

- la catégorie 1,
 - l'agrégation des catégories 1 et 2, pour les départements ayant au moins 3 catégories,
 - l'agrégation des catégories 1 à 3, pour les départements ayant 4 catégories,
- l'objectif étant de construire progressivement des ensembles de routes de linéaire croissant à partir des catégories hiérarchiquement les plus élevées.

Les linéaires de réseaux et les TMJA pris en compte sont ceux correspondant aux périmètres des données disponibles :

- l'ensemble des routes de chaque catégorie pour 7 départements,
 - les routes bidirectionnelles hors agglomération pour 6 départements (l'un des départements ayant fourni les TMJA pour ce périmètre n'avait pas renseigné les linéaires correspondants).
- 4 départements sont communs aux deux approches.

La figure suivante présente la relation entre la proportion du linéaire cumulé de réseau routier et la proportion des parcours, séparément pour les calculs conduits sur les deux périmètres (ensemble du réseau ou routes bidirectionnelles hors agglomération). On a également tracé pour chaque périmètre une régression polynomiale d'ordre 2.



Les courbes moyennes associées aux deux périmètres sont relativement proches.

Sur l'ensemble des points de calcul, le réseau désigné comme structurant correspond à 30 % du linéaire et à 67 % des parcours, ce qui est cohérent avec les courbes du graphe.

Sur la base de cette analyse, nous pouvons synthétiser une relation moyenne entre le linéaire de réseau principal et les parcours par le tableau suivant :

<i>% du linéaire du réseau principal / ensemble du linéaire de RD</i>	<i>% des parcours sur le réseau principal / parcours sur l'ensemble des RD</i>
10%	38%
20%	54%
30%	67%
40%	77%
50%	83%
60%	85%

Nous avons estimé précédemment (cf. partie 4.7) que le réseau considéré comme structurant correspondait en moyenne à une part du linéaire total de 25 % à 30 %. Selon le tableau ci-dessus, **la part des parcours effectués sur le réseau départemental structurant serait donc de 61 à 67 % de l'ensemble des parcours réalisés sur RD.**

On notera que les proportions associées aux parcours sont très proches de celles associées à la mortalité (cf. partie 5.1). Eu égard au caractère partiel de nos estimations et aux approximations réalisées, nous pourrions considérer en conclusion que ces deux proportions sont identiques.

7 - Conclusion

Le questionnaire adressé aux conseils départementaux par l'intermédiaire de l'Assemblée des Départements de France abordait successivement trois domaines :

- La hiérarchisation du réseau routier du département : nombre de catégories de routes, critères de définition, linéaires de chaque catégorie ;
- L'accidentalité associée à chaque catégorie, sur la période 2008-2012 ;
- Des éléments complémentaires tels que les pratiques d'accès aux fichiers BAAC, et l'existence d'observatoires des vitesses ou des trafics sur le réseau départemental.

Le taux de réponse est très variable selon le domaine. Nous disposons de 30 réponses détaillées relatives à la hiérarchisation du réseau (auxquelles on peut ajouter 7 réponses partielles), mais de 8 réponses seulement relatives à l'accidentalité et de 10 réponses relatives aux trafics. Le nombre réduit de réponses relatives à l'accidentalité pourrait être lié à un défaut de transmission en interne du questionnaire des services exploitant le réseau routier aux services étudiant l'accidentalité.

Les principes de hiérarchisation du réseau routier adoptés par les départements sont très variés. La hiérarchisation en 3 ou 4 catégories de routes est le choix d'une large majorité de départements (28 sur 37) mais le nombre de catégories cité peut s'étendre de 1 à 7. Pour un nombre de catégories donné, la part du linéaire associé à chacune des catégories est également très variable.

L'enquête a également interrogé les départements sur la délimitation entre le réseau considéré comme structurant et celui considéré comme local. Bien que les disparités observées dans la catégorisation du réseau se répercutent sur cette question, les réponses obtenues conduisent à estimer que le réseau structurant regroupe en moyenne de 25 à 30 % du linéaire total de routes départementales.

Malgré le nombre plus réduit de réponses reçues à propos de l'accidentalité et des trafics, l'analyse met en évidence une relation relativement homogène au sein des départements entre le linéaire, l'accidentalité et les parcours associés au réseau principal (i.e. le réseau correspondant aux catégories de routes prépondérantes de chaque département). La relation peut être synthétisée comme suit :

% du linéaire du réseau principal / ensemble du linéaire de RD	% de l'accidentalité sur le réseau principal / accidentalité sur l'ensemble des RD		% des parcours sur le réseau principal / parcours sur l'ensemble des RD
	Tués	Accidents, Blessés hospi., Blessés légers	
10%	37%	33%	37%
20%	53%	48%	53%
30%	66%	61%	66%
40%	76%	72%	76%
50%	83%	82%	83%
60%	87%	91%	87%
réseau structurant : 25 à 30 %	60 à 65 %	55 à 61 %	60 à 65 %

Enfin, s'agissant des éléments complémentaires, les 33 réponses reçues nous apprennent que :

- à peine plus de la moitié des départements indiquent avoir accès aux fichiers BAAC ; toutefois selon les informations collectées ultérieurement par l'ONISR la proportion réelle serait plutôt de l'ordre de 80 %, ce qui laisse supposer que les services étudiant l'accidentalité n'ont pas toujours été pleinement associés à la réponse à l'enquête ;
- les trois quarts souhaitent avoir accès à plus de données d'accidentalité (BAAC ou Portail Accidents selon le cas) ;
- 4 départements sur les 33 déclarent avoir accès aux PV d'accidents ;
- bien que disposant tous d'équipements de recueil de vitesses (et de stations permanentes pour les trois quarts d'entre eux), seuls deux départements indiquent avoir mis en place un observatoire des vitesses pratiquées sur le réseau départemental.

Annexes

Annexe 1 – Cadre de l'enquête

QUESTIONNAIRE A L'ATTENTION DES CONSEILS GENERAUX						
1 RENSEIGNEMENTS PRATIQUES						
1.1	Numéro du département :					
1.2	Contact (nom, prénom, service) :					
1.3	Téléphone :					
1.4	E-mail professionnel :					
2 HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER DU DEPARTEMENT						
2.1 Données Générales						
2.1.1	Pouvez-vous indiquer la date de la dernière révision de la hiérarchisation du réseau routier de votre département ?					
2.1.2	Selon cette hiérarchisation, en combien de catégorie de route le réseau routier du département est-il structuré ?					
2.1.3	Selon cette hiérarchisation, quelles catégories de route correspondent au réseau structurant du département ?					
2.1.4	Selon cette hiérarchisation, quelles catégories de route correspondent au réseau local du département ?					
2.2 Critères de hiérarchisation						
2.2.1	Quelle définition le Conseil Général a-t-il adopté pour les différentes catégories de routes (fonction d'usage ; typologie des voies ; trafic ; autres ...) ?					
	Catégorie 1 :					
	Catégorie 2 :					
	Catégorie 3 :					
	Catégorie 4 :					
	... :					
2.3 Linéaire de réseau concerné pour chaque catégorie de route						
2.3.1	Pour chaque catégorie de route, pouvez-vous préciser d'une part le linéaire total que cela représente, d'autre part le linéaire spécifique des routes bidirectionnelles hors agglomération ?					
	Catégorie 1 :		dont routes bidirectionnelles hors agglomération :			
	Catégorie 2 :		dont routes bidirectionnelles hors agglomération :			
	Catégorie 3 :		dont routes bidirectionnelles hors agglomération :			
	Catégorie 4 :		dont routes bidirectionnelles hors agglomération :			
	... :		...			
2.4 Listing des voies relatives à chaque catégorie de route						
2.4.1	Pouvez-vous transmettre à l'adresse e-mail suivante, le listing des axes se rapportant à chaque catégorie de routes départementales (ex : fichier Excel récapitulatif le n° de la voie et la catégorie à laquelle elle appartient) ?					
	Pouvez-vous également joindre, dans la mesure de vos possibilités, une cartographie des axes selon chaque catégorie de route ainsi qu'un fichier au format base de données géographique ?					
Laure.perrin@cerema.fr						
3 ACCIDENTALITE SUR LE DEPARTEMENT						
3.1	Nous souhaiterions connaître les données d'accidentalité par catégorie de route départementale pour les routes bidirectionnelles hors agglomération. Disposez-vous de ces données ? [si réponse oui : aller en 3.4 ; si réponse non : aller en 3.2]					oui/non
3.2	A défaut, disposez-vous des données d'accidentalité par catégorie de route départementale hors agglomération (tous profils en travers) ? [si réponse oui : aller en 3.4 ; si réponse non : aller en 3.3]					oui/non
3.3	A défaut, disposez-vous des données d'accidentalité par catégorie de route départementale ? [si réponse oui : aller en 3.4 ; si réponse non : aller en partie suivante]					oui/non
3.4	Dans la mesure du possible, pouvez-vous renseigner les tableaux suivants en prenant en compte le type de données que vous avez indiqué aux questions précédentes ?					
3.4.1	Nombre d'accidents corporels pour chaque catégorie de route sur les cinq dernières années :					
		2008	2009	2010	2011	2012
	Catégorie 1 :					
	Catégorie 2 :					
	Catégorie 3 :					
	Catégorie 4 :					
	... :					
	... :					
3.4.2	Nombre de personnes tuées (à 30 jours) pour chaque catégorie de route sur les cinq dernières années :					
		2008	2009	2010	2011	2012
	Catégorie 1 :					

	Catégorie 2 :					
	Catégorie 3 :					
	Catégorie 4 :					
	...					
	...					
3.4.3	Nombre de blessés hospitalisés pour chaque catégorie de route sur les cinq dernières années :					
		2008	2009	2010	2011	2012
	Catégorie 1 :					
	Catégorie 2 :					
	Catégorie 3 :					
	Catégorie 4 :					
	...					
	...					
3.4.4	Nombre de blessés légers pour chaque catégorie de route sur les cinq dernières années :					
		2008	2009	2010	2011	2012
	Catégorie 1 :					
	Catégorie 2 :					
	Catégorie 3 :					
	Catégorie 4 :					
	...					
	...					
4	RECENSEMENT DES BESOINS D'ACCES AUX FICHIERS BAAC					
4.1	Avez-vous accès à la base de données BAAC ?					oui/non
4.2	Y accédez-vous par le portail Accidents ?					oui/non
4.3	Si oui, à quelle fréquence ?					plus d'une fois par mois / plusieurs fois dans l'année / une fois par an
4.4	Si oui, quelle utilisation en faites-vous ? [plusieurs réponses possibles]					consultation / correction / exploitation
4.5	Utilisez-vous un logiciel d'accidentologie ? Si oui, lequel ?					oui, Concerto / oui, un autre [préciser] / non
4.6	Si oui, quelle utilisation en faites-vous ? [plusieurs réponses possibles]					consultation / correction / exploitation
4.7	Avez-vous des souhaits d'accéder aux données d'accidents ?					oui/non
4.8	Si oui, lesquelles ?					
4.9	Avez-vous accès aux PV d'accidents ?					oui/non
4.10	Si oui, quelle utilisation en faites-vous ?					
4.11	Avez-vous des contacts avec les services de secours ou les hôpitaux pour surveiller les accidents corporels non recensés dans les BAAC ?					oui, les services de secours / oui, les hôpitaux / non
5	OBSERVATION DES VITESSES SUR LE DEPARTEMENT					
5.1	Disposez-vous d'équipements de recueil des vitesses ?				oui/non	
5.2	Si oui, quels équipements utilisez-vous (stations permanentes type Siredo ou autres, équipements temporaires, etc...) ?					
5.3	Si oui, exploitez-vous ces données dans le cadre d'un observatoire des vitesses dans votre département ?				oui/non	
5.4	Si oui, pouvez-vous indiquer les vitesses moyennes pratiquées pour chaque catégorie de réseaux sur les routes bidirectionnelles hors agglomération limitées à 90 km/h ?					
	Catégorie 1 :					
	Catégorie 2 :					
	Catégorie 3 :					
	Catégorie 4 :					
	...					
	...					
6	OBSERVATION DES TRAFICS SUR LE DEPARTEMENT					
6.1	Pouvez-vous renseigner le TMJA moyen pour chaque catégorie de route, d'une part pour l'ensemble de la catégorie, d'autre part pour les seules routes bidirectionnelles hors agglomération ?					
		Ensemble	Routes bidirectionnelles hors agglomération			
	Catégorie 1 :					
	Catégorie 2 :					
	Catégorie 3 :					
	Catégorie 4 :					
	...					
	...					
7	COMMENTAIRES LIBRES					
	FIN					

Annexe 2 – Courrier CNSR du 16/07/2014



Armand JUNG
Président
du Conseil National de la sécurité routière

Paris, le 16 juillet 2014

Monsieur le Président,

L'accidentalité routière sur les routes bidirectionnelles hors agglomération compte pour près des deux tiers des accidents mortels. Le comité des experts du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) ainsi que la commission « Outils Technologiques et Infrastructures Routières » ont relevé la nécessité de travailler sur la bonne adéquation des vitesses maximales autorisées à l'environnement traversé.

Sur la suggestion de Monsieur Pascal FOURNIER, représentant l'ADF au CNSR et président de cette commission du CNSR, il pourrait être lancé une démarche visant à mieux connaître le réseau départemental et les hiérarchisations des réseaux établies par chaque Conseil Général, et comprendre l'accidentalité qui leur correspond. Afin de rassembler cette information, le Centre d'Etudes et d'Expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) propose un questionnaire qui pourrait être renseigné en ligne cet été par les services techniques départementaux. Ce questionnaire a été testé par des membres de l'Association des Directeurs de Services Techniques Départementaux. L'information ainsi rassemblée permettrait également par la suite au CEREMA de produire des guides plus adaptés aux réseaux locaux et jouer pleinement son rôle de conseil auprès des collectivités territoriales.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir apporter votre concours à ces réflexions en transmettant cette sollicitation aux membres de l'Assemblée des Départements de France.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Armand JUNG

Questionnaire relatif à la hiérarchisation du réseau routier départemental

Modalités pratiques

Le questionnaire est accessible en ligne à l'adresse :

<http://enqueteur.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr/index.php?sid=28737&lang=fr>

Une réponse est souhaitée de préférence avant la fin du mois d'août.

Pour toute question relative au contenu du questionnaire, veuillez contacter :

M. Francis BESNARD (DSCR/ONISR), 01 40 81 80 59, francis.besnard@interieur.gouv.fr

En cas de difficulté d'accès au questionnaire en ligne, veuillez contacter :

M. Gilles BLANCHARD (CEREMA, Direction Territoriale Ouest), 02 40 12 85 03,

gilles.blanchard@cerema.fr

Annexe 3 – Page d'accueil du questionnaire en ligne

DSCR - QUESTIONNAIRE A L'ATTENTION DES CONSEILS GENERAUX



L'accidentalité routière sur les routes bidirectionnelles hors agglomération compte pour près des deux tiers des accidents mortels. Le comité des experts du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) ainsi que la commission « Outils Technologiques et Infrastructures Routières » ont relevé la nécessité de travailler sur la bonne adéquation des vitesses maximales autorisées à l'environnement traversé.

Sur la suggestion de Monsieur Pascal FOURNIER, représentant de l'Assemblée des Départements de France au CNSR et président de cette commission du CNSR, il est lancé une démarche visant à mieux connaître le réseau départemental et les hiérarchisations des réseaux établies par chaque Conseil Général, et comprendre l'accidentalité qui leur correspond. L'information ainsi rassemblée permettrait également par la suite au [Cerema](#) de produire des guides plus adaptés aux réseaux locaux et jouer pleinement son rôle de conseil auprès des collectivités territoriales.

Nous vous remercions de bien vouloir renseigner ce questionnaire en ligne, dans la mesure des informations dont vous disposez ou que vous pourriez aisément produire.

Formulaire d'enquête en ligne

Il y a 29 questions dans ce questionnaire.

Sortir et effacer le questionnaire

Charger un questionnaire non terminé

Suivant >>

Annexe 4 – Définitions des catégories de routes

Cette annexe regroupe les définitions fournies par les départements, regroupées en fonction du nombre de catégories de routes. Dans les tableaux :

- les cases vertes identifient les catégories de routes désignées comme réseau structurant ;
- les cases bleues identifient les catégories de routes désignées comme réseau local ;
- les cases blanches correspondent aux catégories non désignées comme réseau structurant ni réseau local.

Départements avec deux catégories de routes

Les deux départements concernés (Côtes-d'Armor et Finistère) définissent les deux catégories de façon identique, respectivement « réseau principal » et « réseau secondaire ».

Départements avec trois catégories de routes

Départements	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3
06 - Alpes-Maritimes	Réseau départemental structurant	Réseau départemental d'aménagement du territoire	Réseau départemental de desserte
17 - Charente-Maritime (Voir note 1)	RD1 PL (+ de 400PL/jour par sens) et RD1 (200 à 400 PL/jour par sens)	RD2 Entre 50 et 200 PL/jour par sens et trafic MJA supérieur à 2000 veh/jour	RD3 (trafic PL inférieur à 50 PL par jour et par sens et trafic MJA inférieur à 2000 veh/jour) et RD3RU pour les axes dont les caractéristiques géométriques sont réduites (chaussées largeur inférieure à 3.5 ml)
18 - Cher	trafics, ex-RN, transports exceptionnels	trafics, reliant chef lieux de cantons	autres
39 - Jura	liaisons interdépartementales et entre villes principales	liaisons entre chefs lieu de canton	autres routes
54 - Meurthe-et-Moselle	STRUCTURANT, capacité, fluidité, sécurité	PRINCIPAL, fluidité, sécurité	LOCAL, viabilité, sécurité
55 - Meuse	Itinéraire rapide de rabattement sur les grands axes et de désenclavement	Liaison des chefs lieux de canton vers les bassins d'activité, calé sur le recensement des flux migratoires domicile / travail	Autres routes
62 - Pas-de-Calais	Liaison d'aménagement départemental	Liaison d'aménagement territorial	Liaison d'intérêt local

66 - Pyrénées-Orientales	routes à grande circulation	routes principales trafic supérieur à 5000 véhicules MJA	autres
69 - Rhône	Trafic; continuité d'itinéraires	Trafics, maillage territorial	Les autres
80 - Somme (Voir note 2)	réseau structurant, routes à grande circulation composées de liaisons vertes définies au plan national et des routes assurant les liaisons vers les échangeurs autoroutiers	routes qui assurent la desserte des chefs lieux de canton et le maillage des territoires	réseau d'intérêt local et des voies de desserte des communes
81 - Tarn	Trafic > 2000veh/j	desserte chef-lieu canton , zone périurbain et urbaine, itinéraire touristique ou économique	Desserte locale (tout le reste)
85 - Vendée	Réseau structurant : axes les plus chargés assurant une liaison interdépartementale	réseau primaire : voies reliant des pôles d'activités ou des agglomération importantes	Réseau secondaire : autres voies de moindre importance en trafic et échanges
95 - Val d'Oise	Structurant principal	Structurant secondaire	Desserte territoriale

Notes :

(1) Charente-Maritime : Les éléments indiqués ci-dessus correspondent au projet de révision de la hiérarchisation du réseau qui a été mené en 2014 et qui devrait être approuvé prochainement. Par ailleurs pour tenir compte du caractère touristique estival du département, cette hiérarchisation a été complétée par une classe (RDEE) regroupant, toutes catégories confondues, les axes présentant des enjeux estivaux.(axes fortement utilisés par les touristes sur les sites de villégiature et axes des dessertes de ces sites depuis l'arrière-pays). Ce classement a été établi sur la base de la variation des trafics entre le TMJA et le trafic estival de + 20%. Linéaire retenu pour cette classe 975 km.

(2) Somme : La 1ère catégorie est sous-divisée en 2: liaison verte et classe 1.

Départements avec quatre catégories de routes

Départements	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4
02 - Aisne	RP1 : trafic tous véhicules > 5000 v/j et / ou trafic PL > 500 / véh / jour	RP2 : 2500 <trafic tous véhicules <5000 V/j et / ou 200 < trafic PL < 500 Véh / jour	RS1 : 100 <trafic tous véhicules <2500 V/j et / ou 15 < trafic PL < 200 Véh / jour	RS2 : trafic tous véhicules < 100 V/j
14 - Calvados	structurant	structurant	secondaire d'intérêt intercantonal	secondaire d'intérêt local
16 - Charente	Continuité du réseau national et grandes liaisons	Réseau structurant	Dessertes d'activités économiques	dessertes locales

24 - Dordogne	Réseau d'intérêt régional, trafic supérieur à 3 000 vl/j	RN déclassées trafic entre 1 500 et 3 000 VL/j	Désenclavement chefs lieux trafic ente 750 et 1 500 VL/j	Voies intercantons
28 - Eure-et-Loir	Régional et interdépartemental	Départemental	Territorial	Local
40 - Landes	liaisons inter départementales d'intérêt régional	desserte de pôles majeurs	desserte de pôles secondaires	liaisons intercommunales
44 - Loire-Atlantique	Les RP1+ : axes d'intérêt régional et interrégional	Les RP1 : axes d'intérêt régional ou départemental	Les RP2 : axes d'intérêt départemental	Les RDL (Réseau de desserte local)
67 - Bas-Rhin	Grands itinéraires	Itinéraires structurants	Voies de desserte importante	Voies de desserte ordinaire
72 - Sarthe	réseau de grandes liaisons : routes qui participent aux échanges interrégionaux et constituent un grand contournement de l'agglomération mancelle	réseau primaire : routes qui assurent la structuration de notre territoire	réseau primaire bis : routes qui assurent la desserte de chaque chef lieu de canton	réseau secondaire : routes au trafic faible
79 - Deux-Sèvres	Niveau 1 complémentarité réseaux autoroutier et RN	Niveau 2 support échanges deux sevres (transit, économie)	Niveau 3a échanges locaux	Niveau 3b Trafic,
91 - Essonne	Liaisons pôle à pôle : liaisons structurantes (complète et donne accès au réseau magistral / 2 x 2 voies ou voies larges / supporte un trafic important (15 000 veh/j ou > 1 500 PL/j) / appartient au réseau RGC)	Liaisons pôle à pôle : autres liaisons (support principal aux flux d'échelle départementale / TMJA entre 10 000 et 15 000 veh/j ou PL entre 1 000 et 1 500/j / appartient au réseau RGC)	Réseau d'accompagnement (assure le maillage territorial en reliant le réseau pôle à pôle au réseau local / routes bidirectionnelles / TMJA généralement entre 3 000 et 10 000 veh/j)	Réseau de desserte locale (assure l'irrigation fine du territoire / desserte de proximité / routes bidirectionnelles de largeur réduite / TMJA < 2 000 veh/j)

Départements avec cinq catégories de routes

Départements	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4	Catégorie 5
12 - Aveyron	Classe A : Réseau assurant la continuité du réseau national	Classe B : Liaisons d'aménagement du département	Classe C : Liaison de décloisonnement économique et touristique	Classe D : Liaisons de rabattement cantonal	Classe E : Réseau de désenclavement de proximité

13 - Bouches-du-Rhône	Réseau structurant : Il assure la continuité et le maillage du réseau routier et autoroutier national et permet les liaisons principales entre les grands pôles d'activités ou d'habitat du département	Réseau économique de liaison : Il relie les centres urbains entre eux et assure principalement des liaisons domicile-travail. Il se connecte sur le réseau structurant et à ce titre permet les échanges intra-départementaux	Réseau urbain : Il présente des caractéristiques urbaines (boulevards, rues...) et comprend les routes qui traversent les agglomérations	Réseau local : Il assure la desserte de proximité en irriguant l'ensemble des communes du département	réseau à enjeux environnementaux et touristiques forts : Il traverse principalement les sites naturels et paysagers protégés
60 - Oise	régional	régional	inter-cantonal	inter-cantonal	inter-cantonal

Département avec sept catégories de routes

Le département de la Savoie définit les sept catégories suivantes :

- réseau structurant,
- réseau principal,
- réseau territorial,
- réseau local,
- réseau d'accès aux stations de sport d'hiver,
- réseau d'accès aux grands cols,
- voies urbaines.

Connaissance et prévention des risques – Développement des infrastructures – Énergie et climat – Gestion du patrimoine d'infrastructures – Impacts sur la santé – Mobilités et transports – Territoires durables et ressources naturelles – Ville et bâtiments durables

Document consultable et téléchargeable sur le site <http://www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr/>

Ce document ne peut être vendu. La reproduction totale du document est libre de droits.

En cas de reproduction partielle, l'accord préalable de l'auteur devra être demandé.

Référence : 14XXw – ISRN : XXXXXXXX

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Direction territoriale Ouest : MAN – 9 rue Viviani – BP 46223 – 44262 Nantes cedex – Tél : +33(0)2 40 12 83 01

Siège social : Cité des Mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30

Établissement public : Siret 130 018 310 00 222 www.cerema.fr