

Les routes bidirectionnelles

Routes bidirectionnelles hors agglomération : linéaire (en km) et mortalité sur 5 ans (entre 2012 et 2016) des routes nationales (RN) bidirectionnelles et des routes départementales (RD) principales (en nombre de km, de tués, et en part du réseau bidirectionnel en %).

	RN bidi		RD* principales					RN bidi		RD* principales					
	Nb km	Tués 5 ans	Nb km	Tués 5 ans	km (en %)	Tués bidi (en %)		Nb km	Tués 5 ans	Nb km	Tués 5 ans	km (en %)	Tués bidi (en %)		
01	Ain	0	0	1562	93	35%	69%	60	Oise	77	10	589	44	15%	40%
02	Aisne	80	29	1037	51	19%	52%	61	Orne	24	7	1 502	68	26%	72%
03	Allier	88	36	1690	42	32%	72%	62	Pas-de-Calais	41	11	2 200	92	35%	74%
04	Alpes-de-Haute-Provence	89	12	752	52	31%	84%	63	Puy De Dôme	0	1	1 226	50	17%	55%
05	Hautes-Alpes	131	14	694	28	36%	78%	64	Pyrénées-Atlantiques	74	6	856	49	19%	60%
06	Alpes-Maritimes	0	2	735	57	29%	56%	65	Hautes-Pyrénées	19	8	840	34	29%	71%
07	Ardèche	76	10	892	58	24%	79%	66	Pyrénées-Orientales	98	8	776	32	36%	58%
08	Ardennes	15	0	1 189	25	36%	63%	67	Bas-Rhin	10	7	1 019	51	28%	50%
09	Ariège	42	9	332	15	13%	52%	68	Haut-Rhin	27	4	913	33	34%	42%
10	Aube	27	2	635	35	14%	56%	69	Rhône	33	2	924	43	32%	58%
11	Aude	5	0	1 083	78	25%	71%	70	Haute-Saône	111	25	516	15	15%	52%
12	Aveyron	54	10	552	39	9%	59%	71	Saône-et-Loire	67	20	1 625	93	31%	95%
13	Bouches-du-Rhône	24	21	761	180	26%	70%	72	Sarthe	0	0	1 629	71	38%	71%
14	Calvados	0	1	973	55	17%	60%	73	Savoie	29	4	895	58	29%	73%
15	Cantal	109	14	1 225	25	31%	83%	74	Haute-Savoie	11	0	1 050	83	35%	71%
16	Charente	55	4	1 430	31	28%	54%	75	Paris	-	-	-	-	-	-
17	Charente-Maritime	16	8	1 807	126	29%	70%	76	Seine-Maritime	44	2	1 834	98	32%	75%
18	Cher	55	3	556	31	12%	44%	77	Seine-et-Marne	81	23	1 064	86	25%	48%
19	Corrèze	0	0	995	46	21%	96%	78	Yvelines	24	2	587	38	42%	59%
2A	Corse-du-Sud	0	31	761	7	38%	70%	79	Deux-Sèvres	43	13	940	49	23%	57%
2B	Haute-Corse	0	0	310	41	13%	62%	80	Somme	21	2	1 022	60	22%	55%
21	Côte-d'Or	0	0	2 209	60	35%	74%	81	Tarn	49	10	1 542	47	37%	60%
22	Côtes-d'Armor	46	4	974	58	22%	58%	82	Tarn-et-Garonne	0	0	759	61	30%	72%
23	Creuse	1	0	933	13	21%	46%	83	Var	0	0	1 108	125	38%	70%
24	Dordogne	110	20	1 413	75	28%	73%	84	Vaucluse	34	1	623	73	28%	56%
25	Doubs	78	7	1 093	89	29%	83%	85	Vendée	0	0	363	27	8%	20%
26	Drôme	89	19	865	47	21%	55%	86	Vienne	61	8	454	36	10%	49%
27	Eure	32	7	1 234	98	29%	87%	87	Haute-Vienne	122	15	1 066	38	27%	76%
28	Eure-et-Loir	84	15	1 408	70	19%	71%	88	Vosges	27	1	682	48	21%	66%
29	Finistère	13	0	1 300	62	37%	60%	89	Yonne	68	16	983	54	20%	57%
30	Gard	80	17	1 599	150	36%	89%	90	Territoire de Belfort	12	2	84	4	16%	33%
31	Haute-Garonne	51	5	2 745	69	42%	62%	91	Essonne	3	0	262	31	35%	60%
32	Gers	180	24	440	23	12%	44%	92	Hauts-de-Seine	-	-	-	-	-	-
33	Gironde	33	5	1 100	77	18%	36%	93	Seine-Saint-Denis	-	-	-	-	-	-
34	Hérault	15	5	628	133	13%	62%	94	Val-de-Marne	-	-	-	-	-	-
35	Ille-et-Vilaine	23	3	715	46	14%	39%	95	Val-d'Oise	2	0	409	17	38%	52%
36	Indre	27	4	1 426	44	29%	75%								
37	Indre-et-Loire	12	1	1 158	78	29%	75%	971	Guadeloupe	300	93	76	15	13%	27%
38	Isère	68	17	1 248	95	27%	73%	972	Martinique	240	37	0	0	ND	ND
39	Jura	85	13	966	50	28%	68%	973	Guyane	434	65	89	8	24%	32%
40	Landes	39	0	1 634	49	39%	55%	974	La Réunion	0	37	292	18	40%	90%
41	Loir-et-Cher	25	6	1 143	58	33%	69%	976	Mayotte	86	ND	ND	ND	ND	ND
42	Loire	39	8	1 015	31	27%	42%								
43	Haute-Loire	106	22	813	34	24%	71%								
44	Loire-Atlantique	24	5	1 137	98	25%	51%								
45	Loiret	0	0	1 050	64	29%	60%								
46	Lot	15	0	799	34	20%	60%								
47	Lot-et-Garonne	79	2	1 000	55	34%	71%								
48	Lozère	145	9	746	33	33%	94%								
49	Maine-et-Loire	13	2	754	46	16%	46%								
50	Manche	7	4	1 676	63	22%	58%								
51	Marne	93	17	915	43	22%	43%								
52	Haute-Marne	83	19	670	27	17%	60%								
53	Mayenne	102	11	1 278	32	35%	64%								
54	Meurthe-et-Moselle	10	2	787	47	25%	54%								
55	Meuse	9	0	1 060	27	30%	68%								
56	Morbihan	1	0	1 291	62	31%	62%								
57	Moselle	23	11	1 463	68	34%	65%								
58	Nièvre	53	4	450	18	10%	35%								
59	Nord	18	5	1 248	73	24%	58%								

* Réseau départemental principal : somme des catégories 1 et 2 dans le cas où la part de linéaire des RD de catégories 1 et 2 est inférieure à 42 %, catégorie 1 sinon.

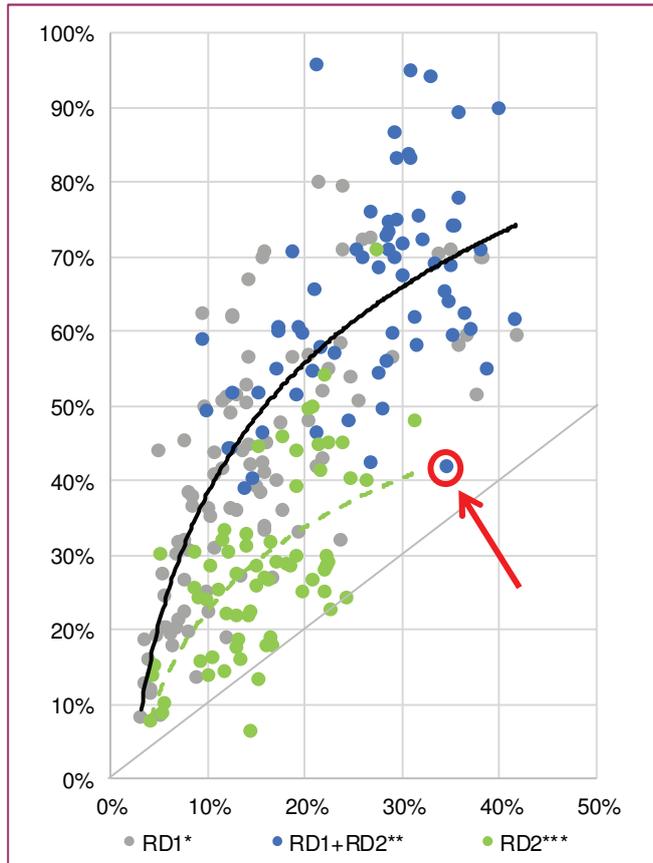
Les définitions des catégories de route du réseau sont données par chaque département, afin de s'adapter aux particularités du terrain. En l'absence de hiérarchisation locale, la hiérarchisation IGN a été utilisée.

Clé de lecture des graphes ci-contre :

Dans le département pointé par la flèche, le réseau principal représente **34 % du linéaire** de RD bidirectionnelles et enregistre **42 % des décès** comptabilisés sur les RD bidirectionnelles hors agglomération.

La diagonale correspond aux situations où les parts associées au linéaire et à la mortalité seraient identiques.

Pour chaque département, part du réseau départemental principal dans le linéaire de RD (axe horizontal) et dans la mortalité 2012-2016 (axe vertical)

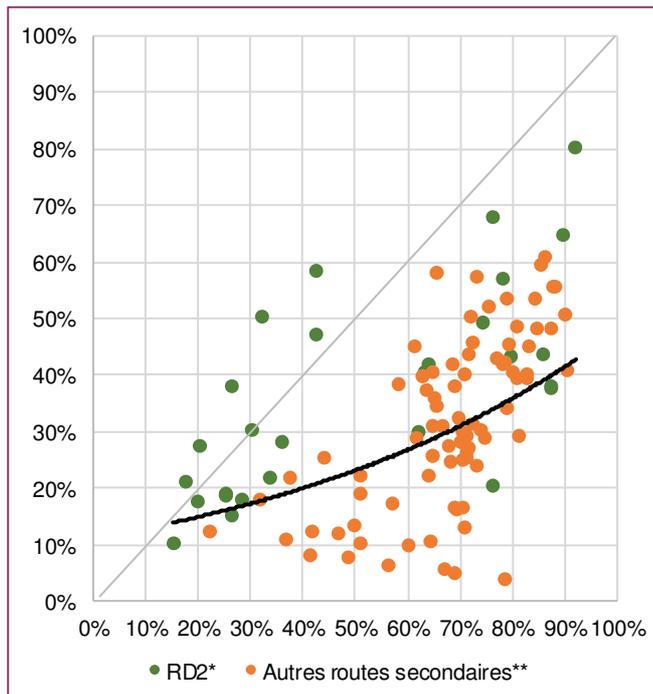


* RD de catégorie 1 (la part de linéaire maximum est de 42 %)

** Somme des RD de catégorie 1 et 2 si le linéaire est inférieur à 42 %

*** RD de catégorie 2 si le linéaire des catégories 1 + 2 est inférieur à 42 %

Pour chaque département, part du réseau départemental secondaire dans le linéaire de RD (axe horizontal) et dans la mortalité 2012-2016 (axe vertical)



* RD de catégorie 2 si le linéaire des catégories 1 + 2 est supérieur à 42 %.

** Ensemble des autres RD secondaires (catégories 3 et plus pour les départements ayant plus de 2 catégories de RD).

Enjeux du réseau principal RN et RD

Début 2018, l'ONISR, avec l'appui des observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR), a mené une étude sur les routes bidirectionnelles hors agglomération (BidiHA) dans tous les départements de France. L'objectif était de vérifier que les **routes principales** (réseau avec le plus de circulation ou avec une dimension stratégique élevée) comptent le plus d'accidents et concentrent la plus forte mortalité routière.

Sur la période 2012-2016, les 9 579 décès intervenus sur les « BidiHA » (soit en moyenne 1 916 par an et 56 % de la mortalité routière) ont eu lieu très majoritairement sur des RD (86 %), contre 8 % sur des RN et 6 % sur des voies communales. Toutefois le réseau routier départemental regroupe des axes aux caractéristiques très diverses.

L'étude confirme que la proportion de la mortalité sur le réseau « principal » RN et RD, quel que soit le département, est supérieure à la part de linéaire du réseau « principal » par rapport à l'ensemble des BidiHA. En moyenne **10 % des routes principales** concentrent 41 % de la mortalité sur ce réseau, soit compte tenu des voies communales, **38 % de la mortalité** sur l'ensemble des BidiHA. Si on retient **10 % supplémentaires**, on atteint 60 % de la mortalité sur RN et RD soit **55 % de la mortalité des BidiHA**. Le reste du réseau, soit 80 % des RD ainsi que l'ensemble des voies communales hors agglomération, n'enregistre que 45 % de la mortalité des BidiHA.

Les routes départementales

La DSR a recueilli auprès des préfetures la classification définie par le conseil départemental et les linéaires associés, ainsi qu'un décompte de l'accidentalité 2012-2016 intervenue sur les BidiHA du département, en distinguant spécifiquement celle intervenue sur les RD de catégories hiérarchiquement les plus élevées. Chaque conseil départemental utilise pour la gestion de son réseau routier sa propre classification, souvent en 3 ou 4 catégories, et ses propres définitions.

De même que pour les RN et RD, la proportion de la mortalité sur les RD de catégories hiérarchiquement les plus élevées est supérieure à la part de linéaire de ce réseau par rapport à l'ensemble des RD. Chaque département ayant sa propre définition des différentes catégories de RD, les 2 premières catégories ont été groupées si leur part de linéaire était inférieure à la part maximale observée pour un réseau de catégorie 1, soit 42 %, voir graphique en haut.

Les routes départementales « secondaires » (de catégories hiérarchiquement les moins élevées) ont majoritairement une part de mortalité sur ce réseau inférieure à la part de linéaire de ces RD par rapport à l'ensemble des RD. Ceci s'explique par des trafics peu élevés sur ces routes, souvent moins confortables et où on roule moins vite.