

# Indicateurs nationaux d'accidents-période 2012/2014



# Bordereau Documentaire

## Informations du document

Titre : Indicateurs nationaux d'accidents

Sous-titre : Réalisation 2016 sur données 2012 - 2014

Date du document : Janvier 2017

Diffusion  Confidentiel (diffusion réservée au Cerema)  
 Diffusion restreinte  
 Diffusion libre

## Auteur(s)

Prénom : Laurent

Nom : Monfront

Rôle : Responsable de l'étude

Qualité : Chargé de mission

## Organisme(s) Auteur(s)

Nom de l'organisme : Centre d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement Nord - Picardie

Sigle de l'organisme : CEREMA NP

Nom de la division : Transport Mobilités

Adresse : 2, rue de Bruxelles, Lille

Numéro de téléphone : 03 20 49 62 24

Adresse mail : laurent.monfront@cerema.fr

Adresse du site web

## Organisme commanditaire

Nom de l'organisme : Centre d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement - Direction Technique Infrastructures de transports et matériaux

Sigle de l'organisme : DTec ltm

Nom de la division : Cerema/DTITM/CESP/DSC

Adresse : 110 rue de Paris - BP 214 – F-77487 Provins Cedex

Numéro de téléphone : 01 60 52 33 64

Adresse mail : matthieu.holland@cerema.fr

Adresse du site web

### Informations contractuelles

Nature du rapport  Intermédiaire  
 Définitif

Numéro de contrat

Numéro d'affaire (SIGMA) : C16ISO291

ISRN

### Visas techniques

Le chargé d'affaire :	Le responsable de groupe :
MONFRONT Laurent	PALMIER Patrick

### Historique des versions

Version	Date	Commentaire

## Résumé

Le document, réalisé en 2016, porte sur les années 2012-2014. Ce document a été réalisé par Laurent Monfont, avec l'aide de Samuel Melennec.

Le document présente :

- le calcul d'indicateurs pour la méthode SURE,
- le calcul d'exploitations classiques,
- le calcul d'indicateurs typologiques.

Les deux premiers points sont très spécifiques car ils consistent notamment en un calcul de taux d'accidents. Un taux est un indicateur qui relie le nombre d'accidents d'une section à son trafic parcouru. Ces taux sont calculés par le logiciel ASSAS à partir de deux fichiers :

- le fichier accidents,
- le fichier trafic.

Le fichier trafic est téléchargeable sur le site Isidor V3 de la Dtech ITM. Il est constitué de l'agrégation des fichiers Trafics des DIR et des Concessionnaires Autoroutiers.

Les indicateurs typologiques sont calculés sur la base du seul fichier accidents. Ils sont calculés par le logiciel ASSAS, mais pourraient l'être aisément par le logiciel CONCERTO.

En revanche, pour cette édition, tout a été calculé par le logiciel ASSAS. En effet, un autre aspect de ce travail, est qu'il a un caractère d'historicité assez important : chaque année, les mêmes exploitations et calculs sont effectués, ce qui permet des comparaisons d'une année sur l'autre.

Il faut encore ajouter que ASSAS est un logiciel métier développé sous SAS et que, pour fonctionner, il a, bien sûr, besoin de SAS.

## Préambule

L'intérêt de ce travail consiste, bien sûr, en ses résultats (qui ne seront pas sur-commentés ici) mais, également, en le fait que la même méthode que les années précédentes ait été réutilisée, gage d'une bonne vision sur l'évolution des chiffres.



# Sommaire

<b>Introduction .....</b>	<b>4</b>
Préambule.....	4
<b>Chapitre I Indicateurs SURE (rase campagne).....</b>	<b>5</b>
Explications.....	6
Les résultats.....	6
Commentaires.....	7
<b>Chapitre II Exploitations classiques.....</b>	<b>8</b>
Explications.....	9
Résultats.....	9
Commentaires.....	9
<b>Chapitre III Indicateurs typologiques.....</b>	<b>10</b>
Explications.....	11
Résultats.....	11
Commentaires.....	13
<b>Annexes.....</b>	<b>14</b>
Annexe 1 – Proportion d'accidents intégrés dans la méthode.....	15
Annexe 2 – Classement fonctionnel.....	17
Annexe 3 : Détail des indicateurs SURE.....	19
Annexe 4 : Valeurs brutes des indicateurs typologiques.....	21

# Introduction

## Préambule

---

### Objectif

Ce document présente le résultat et la méthode de calculs des indicateurs nationaux d'accidents de circulation routière sur la période 2012/2014.

Ces indicateurs sont calculés par le logiciel ASSAS, sur la base de deux fichiers : le fichier accidents et le fichier trafic. ASSAS est un logiciel d'accidentologie qui fonctionne avec SAS. L'information de la localisation présente dans le BAAC (fichier accidents) est mise en parallèle avec le fichier ISIDOR. Les informations extraites d'ISIDOR utilisées pour les présents calculs sont : l'identification de la route, le trafic, le profil en travers et agglomération/hors agglomération). Soit il y a correspondance possible et l'accident est affecté à une section de route, soit il n'y a pas correspondance et l'accident n'est pas pris en compte.

---

### Utilité

Ces indicateurs sont utilisés pour des études locales, en tant que références que l'on comparera aux résultats locaux. Un test statistique détectera ainsi les sections dangereuses afin d'étudier alors les mesures adéquates pour y remédier.

---

### Définitions

Les indicateurs sont principalement des taux moyens, des densités moyennes et des pourcentages de certains types d'accidents.

#### **Taux d'accidents**

Un taux d'accidents est le quotient entre un nombre d'accidents et un nombre de kilomètres parcourus. On parle d'accidents pour 100 millions de véhicules x kilomètres parcourus. Pour chaque édition, les taux sont une moyenne de trois années.

Donc, pour cette édition, les taux sont une moyenne de 2012/2014.

#### **Densité d'accidents**

Une densité d'accidents est le quotient entre un nombre d'accidents et une longueur de réseau pendant une période donnée. On parle d'accidents par kilomètre et par an. Comme pour les taux, pour chaque édition, les densités sont une moyenne de trois années.

Donc pour cette édition, les densités sont une moyenne de 2012/2014.

#### **Moyennes**

Les moyennes ne sont pas la somme des 3 taux divisée par 3. Ce sont des moyennes pondérées. Pour les taux, c'est la somme des 3 nombres d'accidents annuels divisée par la somme des 3 parcours annuels. Pour les densités, c'est la somme des 3 nombres d'accidents divisée par la somme des 3 longueurs.

#### **Pourcentage de types d'accidents**

Les pourcentages sont calculés pour cette édition sur 2012/2014. Ce sont des pourcentages par rapport aux variables fondamentales du BAAC comme :

- les accidents de véhicules seuls,
- les accidents de collision frontale,
- les accidents en virage,
- accidents impliquant un PL,
- etc

Donc, pour cette édition, les pourcentages d'accidents sont calculés sur 2012/2014.



# Chapitre I

## Indicateurs SURE (rase campagne)

## Explications

### Sens de la dénomination

Les indicateurs SURE sont ainsi dénommés car ils servent de taux de référence pour la démarche SURE. Les indicateurs sont calculés suivant un découpage en trois catégories :

- les VSA
- les Autoroutes Hors VSA
- les Routes Nationales Hors VSA.

Ces catégories sont issues du site des informations présentes sur ISIDOR :

- les **VSA** sont les Voies Structurantes d'Agglomération. Elles étaient auparavant appelées VRU 50 (Voies Rapides Ubaines). Elles correspondent à des règles de conception. Les VSA dans le tableau ci-après sont les sections dont le classement fonctionnel dans la rubrique entretien de la chaussée est « VRU 50 » (pour « VRU de plus de 50 000 véh/j ») dans ISIDOR.

- les **Autoroutes** et **Routes Nationales** sont les **dénominations** qui dépendent de la catégorie administrative.

Toutes les sections utilisées pour les calculs ont un trafic non nul.

## Les résultats

### Tableau

Ces indicateurs ne concernent **que la rase campagne**. Un tableau plus détaillé figure en annexe 3 page 19.

	Taux d'accidents	Taux d'accidents graves ou mortels	% accidents mortels	% accidents graves ou mortels
VSA IDF	11	2,7	2,3	24,5
VSA Province	8,5	2,7	3	32,1
Toutes VSA	9,2	2,7	2,8	29,5
RN Chaussée unique (hors VSA)	4,2	3,5	22,4	83,3
RN Chaussées séparées (hors VSA)	1,6	1	12,9	61,2
Autoroutes (hors VSA)	1,5	0,9	9,9	59,9

## Commentaires

---

### **Une différence entre VSA Province et VSA Ile de France**

Les taux sont plus élevés pour les VSA « Ile de France », qu'en Province.

### **Réserves**

Les VSA évoquées dans ce document sont censés être des VSA dont le trafic est supérieur à 50 000 véh/j. C'est une catégorie du classement fonctionnel ; une annexe est consacrée à ce sujet (annexe 1 pages 17).

### **Représentativité**

Tous les accidents du Réseau Routier National (RRN) ne sont pas intégrables dans le calcul. D'une part, les accidents en agglomération (y compris agglomérations de moins de 5000 habitants) ne sont pas comptabilisés. D'autre part, les fichiers (accidents ou Isidor) ne possèdent pas toujours l'ensemble de leur champ renseigné, ou ne permettent pas d'avoir une correspondance. L'annexe 1 est consacrée à ce sujet.

# Chapitre II

## Exploitations classiques

## Explications

### Sens de la dénomination

Les exploitations classiques correspondent au calcul des indicateurs de base, comme les taux et densités par type de réseau qui sont produits chaque année depuis de nombreuses années. Les Indicateurs SURE sont plus récents. Cette année, il y a un changement : nous ne parlerons plus de routes de dégagement et de liaison.

### De quoi s'agit-il ?

Les exploitations classiques concernent les :

- RN à Chaussée unique
- RN à Chaussées séparées
- Autoroutes.

## Résultats

### Tableau

Indicateurs SURE 2012-2014 (Exploitations classiques)									
Routes nationales à chaussée unique	Accidents	Longueur en km	Parcours en millions de KM	Accidents mortels	Accidents graves	Taux d'accidents	Densité d'accidents	% accidents mortels	% accidents graves ou mortels
2 v	669	5583	16305	160	567	4,10	0,12	23,92	84,75
3 v	123	653	2800	22	101	4,39	0,19	17,89	82,11
Ensemble	818	6336	19615	183	681	4,17	0,13	22,37	83,25
Routes Nationales à chaussées séparées	Accidents	Longueur en km	Parcours en millions de KM	Accidents mortels	Accidents graves	Taux d'accidents	Densité d'accidents	% accidents mortels	% accidents graves ou mortels
2x2 v	1268	6428	54957	120	583	2,31	0,20	9,46	45,98
Ensemble	1496	6693	57992	132	659	2,58	0,22	8,82	44,05
Autoroutes	Accidents	Longueur en km	Parcours en millions de KM	Accidents mortels	Accidents graves	Taux d'accidents	Densité d'accidents	% accidents mortels	% accidents graves ou mortels
2x2 v	3065	19423	165000	250	1596	1,86	0,16	8,16	52,07
2x3 v	3276	5517	113000	184	1436	2,90	0,59	5,62	43,83
Ensemble	6358	25050	278000	434	3041	2,29	0,25	6,83	47,83

Tous les chiffres sont comptabilisés sur 3 ans, y compris les longueurs (voir page 20)

## Commentaires

### Résultats

Les taux sont plutôt en hausse par rapport à l'édition précédente. Nous pouvons voir que les routes à chaussée unique ont des taux supérieurs aux autres routes ; chose, somme toute, assez logique.

# Chapitre III

## Indicateurs typologiques

## Explications

### Pourcentages de types d'accidents

Les indicateurs typologiques sont des pourcentages d'accidents calculés sur le fichier accidents seul. Ils peuvent être utiles pour une analyse thématique dans CONCERTO par exemple. Les informations sur le profil en travers viennent uniquement du fichier BAAC.

### De quoi s'agit-il ?

Les Indicateurs typologiques concernent les :

- Routes à 2x2 voies
- Routes à 2 ou 3 voies
- Traversées d'agglomérations (<5000 h.)
- Sections urbaines (>5000 h.)
- Autoroutes.

## Résultats

### Tableau

Indicateurs typologiques 2012-2014					
	RN à chaussée séparée en rase campagne	RN bidirectionnelles en rase campagne	RN en agglomération (<5000 habitants)	RN en agglomération (>5000 habitants)	Autoroutes
% d'accidents à un seul véhicule (sans piéton)	40	24	19	12	34
% d'accidents à 2 véhicules	42	59	55	60	45
% d'accidents à 3 véhicules ou plus	16	15	1	11	20
% d'accidents avec au moins un piéton	2	3	16	19	1
% d'accidents avec au moins un vélo	0	2	4	3	0
% d'accidents avec au moins un deux-roues léger motorisé	1	6	15	21	5
% d'accidents avec au moins un deux-roues lourd motorisé	1	15	16	18	20

<b>Indicateurs typologiques 2012-2014</b>					
	<b>RN à chaussée séparée en rase cam- pagne</b>	<b>RN bidirection- nelles en rase campagne</b>	<b>RN en agglo- mération (&lt;5000 habitants)</b>	<b>RN en agglo- mération (&gt; 5000 habitants)</b>	<b>Autoroutes</b>
<b>% d'accidents avec au moins un poids- lourd</b>	14	18	4	7	16
<b>% d'accidents de type « collision frontale »</b>	3	27	11	5	2
<b>% d'accidents de type « par le côté »</b>	14	20	26	31	15
<b>% d'accidents de type « les autres collisions » (ni frontales, ni par le côté)</b>	84	53	63	64	84
<b>% d'accidents en intersection</b>	4	12	20	35	2
<b>% d'accidents avec un virage dans un des lieux décrits</b>	20	29	19	13	20
<b>% d'accidents avec état de la chaus- sée = non sec dans un des lieux dé- crits</b>	31	25	20	22	27
<b>% d'accidents de nuit (avec lumière = non jour)</b>	36	34	32	33	34
<b>% d'accidents avec profil = non plat dans un des lieux décrits</b>	18	26	22	16	18
<b>% d'accidents avec un obstacle dur heurté dans un des véhicules décrits</b>	40	24	22	14	35



---

## Explications

Les intitulés des colonnes méritent des précisions :

- Première colonne : Routes Nationales, hors agglomérations et chaussées séparées.
- Deuxième colonne : Routes Nationales, hors agglomérations et Routes Bidirectionnelles.
- Troisième colonne : Routes Nationales, en agglomération < 5000 habitants.
- Quatrième colonne : Routes Nationales > 5000 habitants.
- Cinquième colonne : Autoroutes.

Les intitulés des lignes peuvent mériter des précisions :

- Deux roues légers motorisés : cyclomoteurs, motos et scooters > 50 et < 125 cm<sup>3</sup>.
- Deux roues lourds : motos > 125 cm<sup>3</sup> et scooters > 125 cm<sup>3</sup>, mais aussi scooters immatriculés et side-cars.
- En intersection : le passage à niveau n'est pas comptabilisé comme étant en intersection.
- Pour "virage et chaussée mouillée", ne sont pas pris en compte les "mal cotés", ainsi que pour "non plat" et "obstacle dur"
- A noter que pour « obstacle dur » ne sont pas pris en compte également « aucun » et « sortie de chaussée ». Tous les autres items sont pris en compte.

## Commentaires

---

### Des résultats aisément recalculables

Quiconque possède la base accidents, peut recalculer ses propres indicateurs typologiques.

---

### Annexe 3

En annexe figurent les résultats bruts.

# Annexes

# Annexe 1 – Proportion d'accidents intégrés dans la méthode

## Accidents du RRN

Années	tout accident	accidents hors agglo	ratio accidents hors agglo	Hors agglo et positionables	ratio positionables hors agglo	Hors agglo et positionables et mja>0	ratio (hors agglo positionables et mja >0 )	Hors agglo Positionables mja>0 et sections de rase campagne	ratio (hors agglo, positionables, mja>0, sections de rase campagne )
2010	8951	6939	77.5	6308	70.5	5548	62	3649	40.8
2011	8633	6642	76.9	6057	70.2	5177	60	3274	37.9
2012	7921	6356	80.2	5124	64.7	4911	62	3214	40.6
2013	7632	6302	82.6	4600	60.3	4070	53.3	2569	33.7
2014	7733	6536	84.5	4974	64.3	4460	57.7	2854	36.9
<b>Total</b>	<b>40870</b>	<b>32775</b>	<b>80.2</b>	<b>27063</b>	<b>66.2</b>	<b>24166</b>	<b>59.1</b>	<b>15560</b>	<b>38.1</b>

### 1. Accidents du réseau routier national

Au départ de 40 870 accidents de 2010 à 2014 sont comptabilisés sur le réseau national.

### 2. Accidents hors agglomération

Parmi ces 40 870 accidents, 32 775 sont renseignés hors agglomération dans le fichier accident. Par habitude, pour les indicateurs SURE, on ne retient que les accidents hors agglomération au sens strict.

### 3. Accidents hors agglomération et positionnables

Ces 40 870 accidents sont affectés au réseau national avec leur information de localisation. Parmi ces 40870 accidents, 27063 accidents sont affectés à une section. Ce sont les accidents dits « positionnables ». deux raisons expliquent que certains ne sont pas positionnables :

1. L'information sur le lieu de l'accident (Route, Pr, Abscisse) ne correspond à aucune section du fichier des sections (cela peut venir d'un manque dans le fichier trafic ou d'un mauvais renseignement sur l'accident).
2. L'information sur le lieu de l'accident n'est pas entièrement renseignée.

Il est à noter que sur Isidor V3, à partir de 2012, les kilomètres de sections non renseignées augmentent considérablement. La perte en accidents augmente à partir de cette année. Il semble qu'il y ait corrélation. Ce qu'on appelle « non renseigné » concerne le sens et le trafic.

### 4. Accidents hors agglomération, positionnables et tmja > 0

Pour les calculs de taux, le trafic est nécessaire. Toutes les sections dont le trafic est non renseigné ou non nul sont exclues – et les accidents qui y étaient affectés aussi.

Le nombre d'accidents affectés à des sections de trafic non nul est de 24166 accidents.

### 5. Une information complémentaire existe, dans le fichier des sections, sur le caractère urbain / rase campagne. Les accidents en agglomération sont aussi exclues que les accidents affectés dessus. Il reste alors 15560 accidents.

L'accident peut être « rase campagne », mais sa section, non. Une information vient du fichier BAAC, et une autre, du fichier trafic. Pour être sûr de faire les calculs uniquement sur la rase campagne, il est nécessaire de faire les 2 filtres.

6. Accidents pris en compte dans le calcul

Enfin, seules les sections dont le profil en travers est renseigné sont conservées. Les sections ainsi exclues font passer de 15560 accidents à 15534.

Au final sur les 32775 accidents du réseau national, hors agglomération d'après le fichier accidents, les calculs portent sur 15500 accidents :

- 5500 ne sont pas positionnables
- parmi les 27000 restant 3000 sont sur des sections à trafic nul
- parmi les 24000 restants 8500 sont sur des sections classées en agglomération.

## Annexe 2 – Classement fonctionnel

<b>Classement fonctionnel 2012</b>			
	<b>Nombre de sections</b>	<b>Nombre d'accidents</b>	<b>Longueur en km</b>
<b>Sans catégorie</b>	1740	3676	9507
<b>Grande Liaison d'Aménagement du Territoire</b>	1085	238	2624
<b>Route Nationale de Liaison</b>	912	384	1690
<b>Route Nationale Ordinaire</b>	601	92	1324
<b>Voie à caractère Autoroutier</b>	674	551	3335
<b>Voie Rapide Urbaine plus de 50000 véh./jour</b>	876	2980	1245
<b>Total</b>	<b>5888</b>	<b>7921</b>	<b>19725</b>

<b>Classement fonctionnel 2013</b>			
	<b>Nombre de sections</b>	<b>Nombre d'accidents</b>	<b>Longueur en km</b>
<b>Sans catégorie</b>	1558	3742	8291
<b>Grande Liaison d'Aménagement du Territoire</b>	1173	227	2596
<b>Route Nationale de Liaison</b>	823	293	1577
<b>Route Nationale Ordinaire</b>	585	72	1298
<b>Voie à caractère Autoroutier</b>	692	533	3250
<b>Voie Rapide Urbaine plus de 50000 véh./jour</b>	845	2765	1025
<b>Total</b>	<b>5676</b>	<b>7632</b>	<b>18037</b>

<b>Classement fonctionnel 2014</b>			
	<b>Nombre de sections</b>	<b>Nombre d'accidents</b>	<b>Longueur en km</b>
<b>Sans catégorie</b>	1558	3517	8247
<b>Grande Liaison d'Aménagement du Territoire</b>	1165	265	2577
<b>Route Nationale de Liaison</b>	823	319	1577
<b>Route Nationale Ordinaire</b>	588	68	1324
<b>Voie à caractère Autoroutier</b>	696	589	3280
<b>Voie Rapide Urbaine plus de 50000 véh./jour</b>	846	2975	1031
<b>Total</b>	5676	7733	18036

<b>Classement fonctionnel 2012/2014</b>			
	<b>Nombre de sections</b>	<b>Nombre d'accidents</b>	<b>Longueur en km</b>
<b>Sans catégorie</b>	4856	10935	26045
<b>Grande Liaison d'Aménagement du Territoire</b>	3423	730	7797
<b>Route Nationale de Liaison</b>	2558	996	4844
<b>Route Nationale Ordinaire</b>	1774	232	3946
<b>Voie à caractère Autoroutier</b>	2062	1673	9865
<b>Voie Rapide Urbaine plus de 50000 véh./jour</b>	2567	8720	3301
<b>Total</b>	17240	23286	55798

## Annexe 3 : Détail des indicateurs SURE

Il s'agit du réseau « connu » et « calculable ».

		Accidents	Longueur en km	Parcours en millions de KM	Accidents mortels	Accidents graves ou mortels	Taux d'accidents	Taux d'accidents graves ou mortels	Densité d'accidents	% accidents mortels	% accidents graves ou mortels
VSA IDF	2x2 v	565	209	5611	15	116	10,1	2,1	2,7	2,7	20,5
	2x3 v	564	122	4678	11	160	12,1	3,4	4,6	2	28,4
	Autres	0	1	10	0	0	0	0	0		
	Tous types	1129	332	10299	26	276	11	2,7	3,4	2,3	24,5
VSA Province	2x2 v	852	362	9392	25	260	9,1	2,8	2,4	2,9	30,5
	2x3 v	1350	507	16575	41	446	8,1	2,7	2,7	3	33
	Autres	1	1	19	0	0	5,3	0	1	0	0
	Tous types	2203	870	25986	66	706	8,5	2,7	2,5	3	32,1
Toutes VSA	2x2 v	1417	571	15002	40	376	9,4	2,5	2,5	2,8	26,5
	2x3 v	1914	629	21253	52	606	9	2,9	3	2,7	31,7
	Autres	1	2	29	0	0	3,5	0	0,5	0	0
	Tous types	3332	1202	36284	92	982	9,2	2,7	2,8	2,8	29,5
		Accidents	Longueur en km	Parcours en millions de KM	Accidents mortels	Accidents graves ou mortels	Taux d'accidents	Taux d'accidents graves ou mortels	Densité d'accidents	% accidents mortels	% accidents graves ou mortels
RN Chaussée unique (hors VSA)	2 v	669	5583	16305	160	567	4,1	3,5	0,1	23,9	84,8
	3 v	123	653	2800	22	101	4,4	3,6	0,2	17,9	82,1
	Autres	26	100	510	1	13	5,1	2,6	0,3	3,8	50
	Total	818	6336	19615	183	681	4,2	3,5	0,1	22,4	83,3
		Accidents	Longueur en km	Parcours en millions de KM	Accidents mortels	Accidents graves ou mortels	Taux d'accidents	Taux d'accidents graves ou mortels	Densité d'accidents	% accidents mortels	% accidents graves ou mortels
RN Chaussées séparées (hors VSA)	2x2 v	759	6243	50297	100	470	1,5	0,9	0,1	13,2	61,9
	Autres	83	235	2056	9	45	4	2,2	0,4	10,8	54,2
	Total	842	6478	52353	109	515	1,6	1	0,1	12,9	61,2
		Accidents	Longueur en km	Parcours en millions de KM	Accidents mortels	Accidents graves ou mortels	Taux d'accidents	Taux d'accidents graves ou mortels	Densité d'accidents	% accidents mortels	% accidents graves ou mortels
Autoroutes (hors VSA)	2x2 v	2157	19037	154806	230	1333	1,4	0,9	0,1	10,7	61,8
	2x3 v	1507	4918	92223	135	861	1,6	0,9	0,3	9	57,1
	Autres	16	108	415	0	9	3,9	2,2	0,1	0	56,3
	Total	3680	24063	247444	365	2203	1,5	0,9	0,2	9,9	59,9

Le tableau constitue le détail des indicateurs SURE.

Voici quelques explications :

### Explications

**Domaine** Le domaine des résultats est la rase campagne. Les accidents graves sont les accidents ayant occasionné un ou des tués et / ou, un ou des Blessés Hospitalisés.

**Accidents mortels ou graves** Les accidents mortels ou graves sont les accidents ayant occasionné un ou des tués et / ou, un ou des blessés hospitalisés.

**VSA** VSA correspond aux voies Structurantes d'agglomération telles que classées dans ISIDOR  
"2x2" correspond à  $2x2 \geq 14$  m,  
"2x3" correspond à  $2x3 \geq 21$  m  
Tous types regroupent, en plus, quelques sections, dont  $2x2 < 14$  m.

**RN (hors VSA)** La dénomination RN correspond aux routes nationales : nom de la voie indépendamment des règles de conception.  
"2 v" regroupe les 2 voies  $< 5$  m,  $\geq 5$  et  $< 7$  m, et  $\geq 7$  m,  
"3 v" regroupe les 3 voies  $< 10,5$  m et  $3 v \geq 10,5$  m.  
"Chaussée unique" : regroupe toutes les chaussées uniques, cela inclue donc les 4 voies  $\geq 14$  m.  
"2x2" voies regroupe les  $2x2 \geq 14$  m.  
"Chaussées séparées" regroupe toutes les chaussées séparées :  $2x2 \geq 14$  m.,  $2x3 \geq 21$  m., et également  $2x2 < 14$  m.

**Autoroutes (hors VSA)** La dénomination Autoroutes correspond à autoroutes : nom de la voie.  
"2x2" correspond à  $2x2 \geq 14$  m.  
"2x3" correspond à  $2x3 \geq 21$  m.  
"Tous types" correspond, aux deux premiers cités plus,  $2x2 < 14$  m.

**Longueur** La longueur indiquée sur le tableau est la somme des longueurs des sections du type concerné sur 3 ans. C'est ce qui sert à calculer la densité (nombre d'accidents / longueur x nombre d'années d'étude).  
Par exemple, en première ligne 209 km de 2x2 VSA IDF signifie qu'il y a 70 km environ de 2x2 VSA IDF chaque année.

**Parcours** Pour une section donnée, le parcours est égal à : trafic journalier x longueur x 365. Ce parcours est le nombre de km qui ont été parcourus sur la section.  
On peut annuellement calculer le parcours par type de voie : c'est la somme des parcours des sections de ce type.  
Le parcours indiqué dans le tableau est la somme des parcours sur les trois années.



## Annexe 4 : Valeurs brutes des indicateurs typologiques

Indicateurs typologiques 2012/2014 – valeurs brutes					
	RN à chaussée séparée en rase campagne	RN bidirectionnelles en rase campagne	RN en agglomération (<5000 habitants)	RN en agglomération (> 5000 habitants)	Autoroutes
Nb d'accidents à un seul véhicule (sans piéton)	1034	475	73	432	4625
Nb d'accidents à 2 véhicules	1088	1176	205	2192	6228
Nb d'accidents à 3 véhicules ou plus	423	305	41	386	2752
Nb d'accidents avec au moins un piéton	54	53	60	678	191
Nb d'accidents avec au moins un vélo	10	40	16	128	12
Nb d'accidents avec au moins un deux-roues léger motorisé	15	32	21	196	18
Nb d'accidents avec au moins un deux-roues lourd motorisé	16	14	2	35	19
Nb d'accidents avec au moins un poids-lourd	372	361	37	242	2234
Nb d'accidents de type « collision frontale »	77	532	40	166	266
Nb d'accidents de type « par le côté »	350	403	99	1143	2000

<b>Indicateurs typologiques 2012/2014 – valeurs brutes</b>					
	<b>RN à chaussée séparée en rase campagne</b>	<b>RN bidirectionnelles en rase campagne</b>	<b>RN en agglomération (&lt;5000 habitants)</b>	<b>RN en agglomération (&gt; 5000 habitants)</b>	<b>Autoroutes</b>
<b>Nb d'accidents de type « les autres collisions » (ni frontales, ni par le côté)</b>	2164	1068	237	2351	11483
<b>Nb d'accidents en intersection</b>	99	248	75	1297	284
<b>Nb d'accidents avec un virage dans un des lieux décrits</b>	515	576	70	460	2739
<b>Nb d'accidents avec état de la chaussée = non sec dans un des lieux décrits</b>	811	500	74	805	3747
<b>Nb d'accidents de nuit (avec lumière = non jour)</b>	940	672	120	1224	4691
<b>Nb d'accidents avec profil = non plat dans un des lieux décrits</b>	470	518	84	580	2463
<b>Nb d'accidents avec un obstacle dur heurté dans un des véhicules décrits</b>	1028	486	82	526	4776

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

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

Direction territoriale Nord-Picardie : 2, rue de Bruxelles - CS 20 275 - 59019 Lille Cedex

Tél : +33 (0)3 20 49 60 00 – fax : +33 (0)3 20 53 15 25

Siège social : Cité des mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30

Établissement public - Siret 130018310 00016 - TVA Intracommunautaire : FR 94 130018310 [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)