

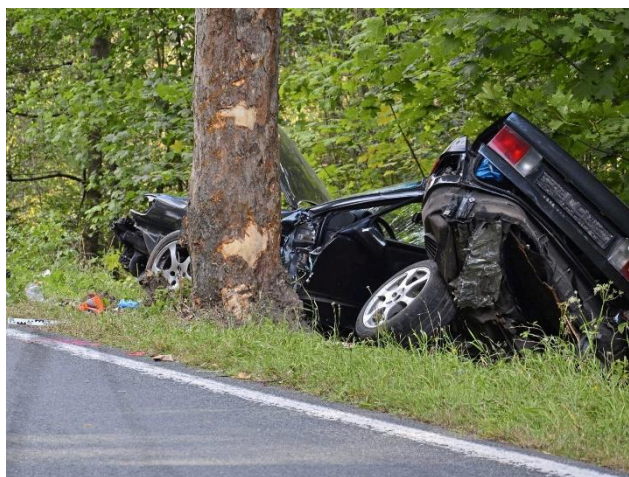
Information presse

Le Plessis-Robinson, le 12 octobre 2026

Sécurité et design routier

Un examen des statistiques de la sécurité routière révèle la part prédominante du réseau rural dans les chiffres d'accidents graves et/ou mortels. En cause, la conception des voies, mais aussi leur environnement. Afin d'inverser la tendance, le groupe DEKRA préconise des solutions éprouvées.

En France, les routes hors agglomérations se déploient sur 383 000 kilomètres, soit moins d'un tiers de l'ensemble du réseau national. En 2025 pourtant, 60,4 % des personnes tuées dans un accident routier le furent sur ce réseau (1 973 décès). C'est beaucoup plus que les accidents mortels en agglomération (31,6%, 1 031 décès) et sur autoroute (7,9%, 259 décès). À la lumière des chiffres recueillis sur une année glissante (d'août 2025 à août 2026), on observe une baisse de 1 % des décès sur l'ensemble du réseau routier, en partie grâce à un mois d'août plus favorable (- 23%)¹.



C'est cependant à l'échelon rural que se concentre la problématique, avec 71% des personnes tuées. Sur ce secteur précisément, 70% des décès sont comptabilisés sur les routes départementales pour seulement 14% sur des voies communales, le solde se répartissant entre réseaux national et autoroutier². **Karine Bonnet, directrice générale de DEKRA Automotive** commente ces chiffres : « *Les voies bi-directionnelles du réseau routier rural sont spécialement meurtrières. Elles sont souvent peu larges, leur tablier est parfois très bombé, leurs accotements sont souvent instables ou inexistantes et la visibilité, en saison, est gênée par les cultures environnantes. L'accumulation, même partielle, de ces facteurs, génère une situation potentiellement dangereuse. Une vitesse inadaptée devient un facteur de risque majeur. Mais au-delà de l'infrastructure et des équipements, le facteur humain reste déterminant en matière de sécurité routière* ».

Le réseau rural pèse lourd

En effet, la partie du réseau appelée « structurant » (il s'agit des routes assurant les liaisons les plus importantes sur un département) représente, en moyenne, 25 à 30% du linéaire départemental, mais

¹ https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere?field_theme_target_id=645

² <https://www.cerema.fr/fr/actualites/interview-securite-routiere-departementale-enjeux-nationaux>

Information presse

il comptabilise à lui-seul près des deux tiers des tués. C'est sur les portions rectilignes hors agglomération que se concentrent environ 30% des accidents mortels, dans des chocs à vitesse élevée³.

L'entretien et l'environnement de l'infrastructure routière départementale sont également incriminés dans 30% des accidents mortels⁴. Il y a bien sûr l'état de la chaussée, mais également la géométrie du réseau (rayon excessivement resserré de certaines courbes, pentes excessives, largeur limitée de la chaussée, accotements insuffisants...), ainsi que les équipements de sécurité, parfois insuffisants ou peu lisibles (effacement, végétation).

Quels types de solution ?

La problématique sécuritaire du réseau rural se retrouve dans tous les pays, y compris bien sûr au sein de l'UE. Il existe cependant une spécificité française quant au taux élevé d'accidents et de décès, principalement due à la conjugaison d'un kilométrage linéaire élevé et d'une fréquentation importante. Le groupe DEKRA (dans son rapport sur la sécurité routière de 2024) relève cependant un éventail de solutions qui sont avérées efficaces, avec une baisse de la fréquence et de la gravité des accidents. En voici deux exemples :

A partir des années 90, la Suède a décidé d'aménager les tronçons linéaires de ses routes à deux voies en créant, par tronçons et en alternance, une troisième voie à sens unique permettant de sécuriser les dépassements. Cette mesure de route en « 2+1 » s'est accompagnée d'une interdiction de dépasser sur le tracé conventionnel « 1+1 ». Ces aménagements ont permis, au fil du temps, de réduire de 50 à 80% le nombre d'accidents graves ou mortels sur ces portions de réseau.

L'autre exemple s'attache à la présence d'arbres en bord de route, particulièrement sur le réseau rural. Ces obstacles naturels sont impliqués dans 37% des accidents mortels⁵, ce qui est considérable. Les arbres (et poteaux) situés à proximité de la route doivent être sécurisés par des dispositifs de protection. Si cette opération est impossible, il faut alors envisager leur suppression ou diminuer sensiblement la vitesse autorisée à leur abord. La plantation de nouveaux arbres doit donc respecter une distance suffisante de la chaussée permettant la mise en place de protections opératives. Par ailleurs, le recours ciblé à des buissons et des arbustes constitue une alternative pertinente en zone rurale. Des crash-tests réalisés par DEKRA ont montré que l'impact sur les occupants d'un véhicule en cas de collision avec des buissons est environ huit fois moins important qu'en cas de collision avec un arbre⁶.



³ <https://www.lagazettedescommunes.com/1019004/securite-routiere-et-infrastructures-des-progres-restent-a-faire-sur-les-routes-departementales/>

⁴ <https://www.vie-publique.fr/files/rapport/pdf/184000225.pdf>

⁵ <https://www.lagazettedescommunes.com/1019004/securite-routiere-et-infrastructures-des-progres-restent-a-faire-sur-les-routes-departementales/>

⁶ Vous trouverez de plus amples informations sur les thèmes mentionnés ici, ainsi que sur de nombreux autres aspects liés aux « espaces de circulation pour les personnes », dans le rapport DEKRA sur la sécurité routière 2024. Le groupe DEKRA édite chaque année un rapport européen de sécurité routière. Retrouvez toutes les éditions sur dekra-roadsafety.com.



Information presse

À propos de DEKRA :

DEKRA a été fondée en 1925 pour assurer la sécurité routière par l'inspection des véhicules. Avec un champ d'action beaucoup plus large aujourd'hui, DEKRA est la plus grande organisation indépendante d'experts non cotée au monde dans le secteur des essais, de l'inspection et de la certification. En tant que fournisseur mondial de services et de solutions complètes, nous aidons nos clients à améliorer leurs résultats en matière de sûreté, de sécurité et de développement durable. En 2025, DEKRA a réalisé un chiffre d'affaires de 4,3 milliards d'euros. L'entreprise emploie actuellement plus de 49 500 personnes qui offrent des services d'experts qualifiés et indépendants dans environ 60 pays sur les cinq continents. Avec une note de platine attribuée par EcoVadis, DEKRA fait partie du 1% des entreprises durables classées.

À propos de DEKRA Automotive SAS :

Numéro 1 mondial avec 32 millions de contrôles techniques réalisés dans le monde, DEKRA Automotive SAS gère en France un large réseau d'affiliés et de centres en propre. Couvrant avec plus de 1710 établissements l'ensemble du territoire national avec 1560 centres VL et 154 centres PL, garantissant aux usagers un contrôle technique impartial, répondant aux plus hauts standards de qualité. Depuis le 15 avril 2024, le réseau réalise dans plus de 910 de ses centres, des contrôles de la catégorie L (2-3 roues motorisés, quads et voitures sans permis).

DEKRA Automotive SAS gère 3 enseignes de contrôle technique automobile, DEKRA, NORISKO et AUTOCONTROL ainsi qu'une enseigne DEKRA pour le poids lourd et réalise plus de 6.7 millions de contrôles par an. Acteur engagé au profit de la sécurité routière, DEKRA Automotive SAS poursuit en France la mission d'intérêt général portée depuis 1925 en Allemagne, par sa société mère, qui finance un pôle de recherche en prévention des accidents. Partenaire de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière depuis 2000, étendue en 2008 en signant la charte européenne, DEKRA Automotive SAS mène de nombreuses actions de sensibilisation et de prévention, dans ce cadre. (Sites dekra-norisko.fr / dekra-pl.com).