

2009

BILAN DE L'ANNÉE

Données définitives

la sécurité routière en France

Les grandes lignes du bilan



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

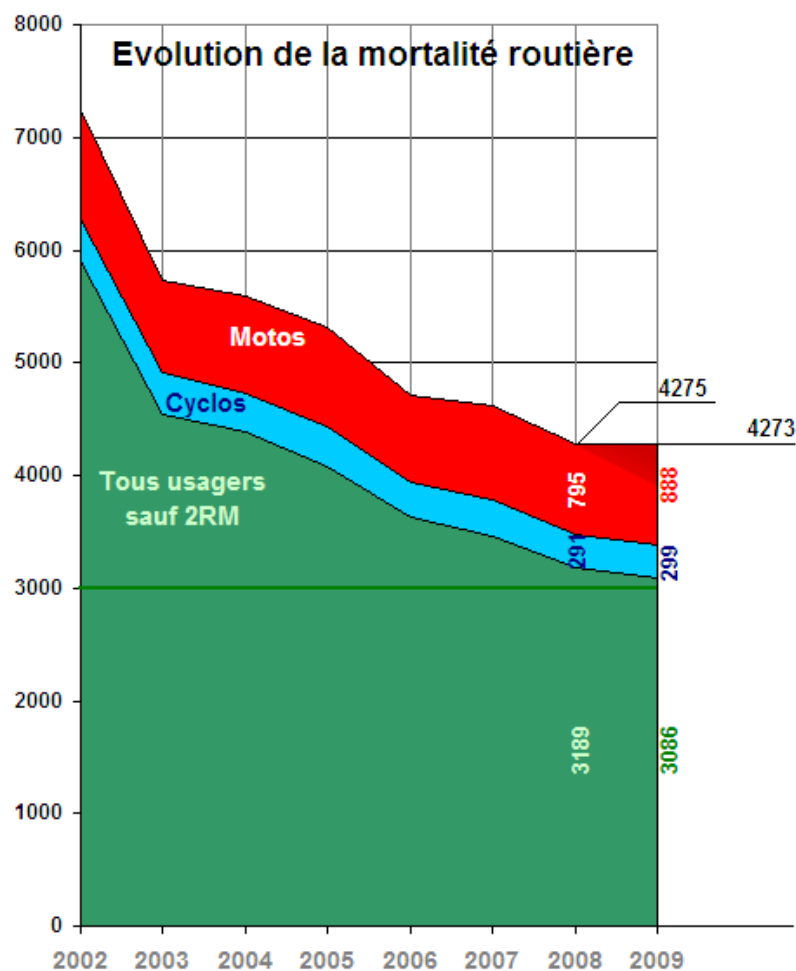
Juillet
2010

Bilan de la sécurité routière 2009 en données définitives (France métropolitaine) LES GRANDES LIGNES

1. Les chiffres clés de l'année 2009.....	P.04
2. L'année 2009 au mois par mois (sur 12 mois glissants)	P.05
3. Le progrès à long terme	P.07
4. Le poids des deux-roues motorisés	P.08
5. Autres distributions de la mortalité	P.11
6. Le facteur alcool dans la mortalité routière	P.12
7. L'observation des vitesses pratiquées	P.13
8. La mesure d'autres pratiques de conduite à enjeu de sécurité routière	P.16

<i>Annexe A1 : L'accidentalité en France métropolitaine de 1953 à 2009</i>	<i>P.19</i>
<i>Annexe A2 : Évolution différenciée de la mortalité 2002-2009 : motos, cyclos et autres</i>	<i>P.20</i>
<i>Annexe A3 : Évolution 2008-2009 de l'accidentalité par milieux et par réseaux</i>	<i>P.22</i>
<i>Annexe A4 : Baisse des taux d'infraction aux limites de vitesse rase campagne de 2002 à 2009</i>	<i>P.23</i>
<i>Annexe A5 : Vitesse moyenne des véhicules légers et mortalité routière d'ensemble, évolutions 2000-2009</i>	<i>P.26</i>

<i>Annexes G : Accidentalité par régions et par départements</i>	<i>P.27</i>
<i>Annexe G1 : Mortalité d'ensemble 2009 rapportée à la population résidente régions par départements</i>	<i>P.30</i>
<i>Annexe G2 : Idem par départements</i>	<i>P.31</i>
<i>Annexe G3 : Évolution de la mortalité d'ensemble 2008-2009 par régions</i>	<i>P.33</i>
<i>Annexe G4 : Idem par départements</i>	<i>P.34</i>
<i>Annexe G5 : Évolution de la mortalité d'ensemble 2002-2009 par régions</i>	<i>P.36</i>
<i>Annexe G6 : Idem par départements</i>	<i>P.37</i>
<i>Annexe G7 : Évolution de la mortalité motocycliste 2008-2009 par régions</i>	<i>P.39</i>
<i>Annexe G8 : Évolution de la mortalité motocycliste 2002-2009 par régions</i>	<i>P.46</i>
<i>Annexe G9 : Idem par départements</i>	<i>P.41</i>
<i>Annexe G10 : Mortalité cyclos, motos et autres par régions, effectifs 2009</i>	<i>P.43</i>



L'année 2009 s'est conclue sur une quasi-stabilité de la mortalité routière (2 vies sauvées par rapport au bilan 2008).

Ce bilan global atone recouvre une réalité contrastée. Malgré un trafic en reprise de +1,2 %¹, l'année 2009 a vu la mortalité routière d'ensemble, hors deux-roues motorisés, poursuivre son mouvement de baisse continue initiée en 1972, moyennant une certaine décélération.

Mais le fait marquant est la dégradation de ce bilan potentiel par une envolée de la mortalité des deux-roues motorisées (« 2RM »), très concentrée sur le segment des motocyclettes (plus de 50 cm³).

Pour moins de 2 % du volume de trafic, les 2RM paient plus du quart du tribut (28 % de la mortalité routière en 2009). Alors que la pratique du 2RM évolue et se développe en milieu urbain, l'utilisateur d'un 2RM reste naturellement vulnérable. Cette pratique à haut risque devient de plus en plus attractive pour les choix individuels de mobilité. C'est une préoccupation majeure pour la sécurité routière et l'une de ses priorités.

¹ Après la baisse historique de 2008 (-1,3 %). On utilise ici l'indice de circulation réseau routier national.

1. Les chiffres clés de l'année 2009

Bilan de l'année 2009	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
Année 2009	72 315	4 273	90 934	33 323
Année 2008	74 487	4 275	93 798	34 965
Différence 2009 / 2008	-2 172	-2	-2 864	-1 642
Évolution 2009 / 2008	-2,9 %	-0,0 %	-3,1 %	-4,7 %

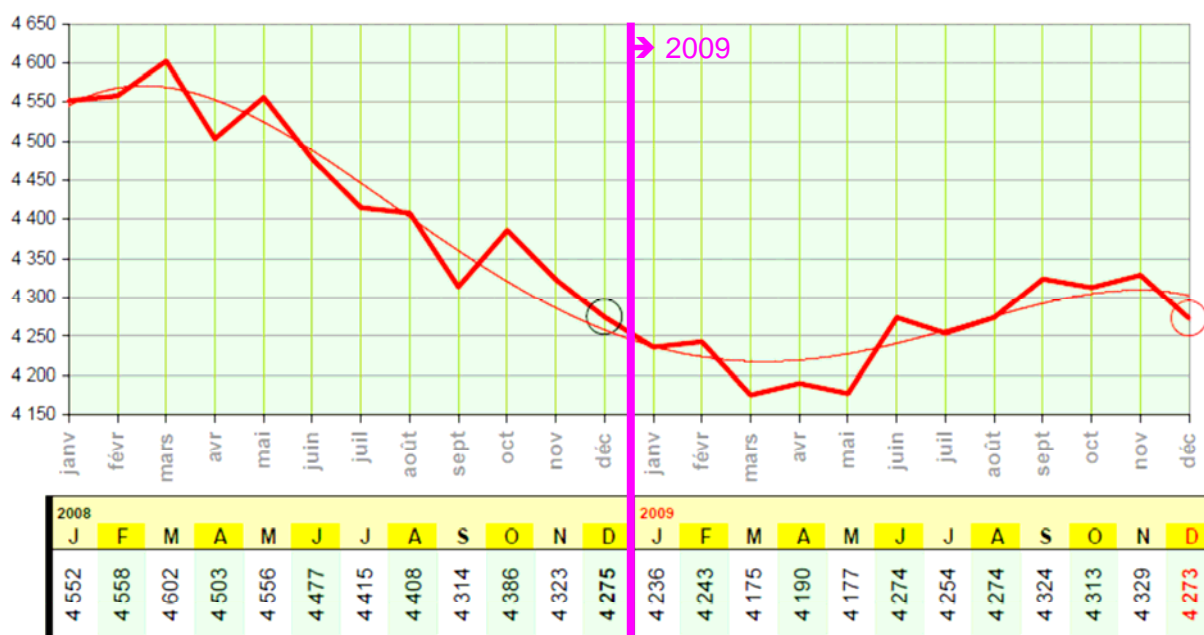
Le bilan 2009 de la mortalité routière aura finalement été pratiquement identique à celui de l'année 2008. Précisément, on obtient une baisse minime de 2 tués, soit -0,05 % (4 273 tués contre 4 275 en 2008)². Pour les blessés et parmi eux le hospitalisés, le progrès est plus sensible (-3,1 % et -4,7 %, respectivement).

Un rétablissement de fin d'année est venu corriger une dégradation sérieuse des résultats qui s'était développée à l'été 2009, manifeste sur le graphique qui suit.

² -2,0 % en zone police, +0,6 % en zone gendarmerie

2. L'année 2009 au mois par mois (sur 12 mois glissants)

NB : On a figuré ci-dessous, pour chaque mois de 2008 et 2009, le total des tués à 30 jours sur les 12 mois écoulés (ce mois inclus). On voit ainsi l'évolution de la mortalité pour une année complète (donc sommairement affranchie des variations saisonnières).



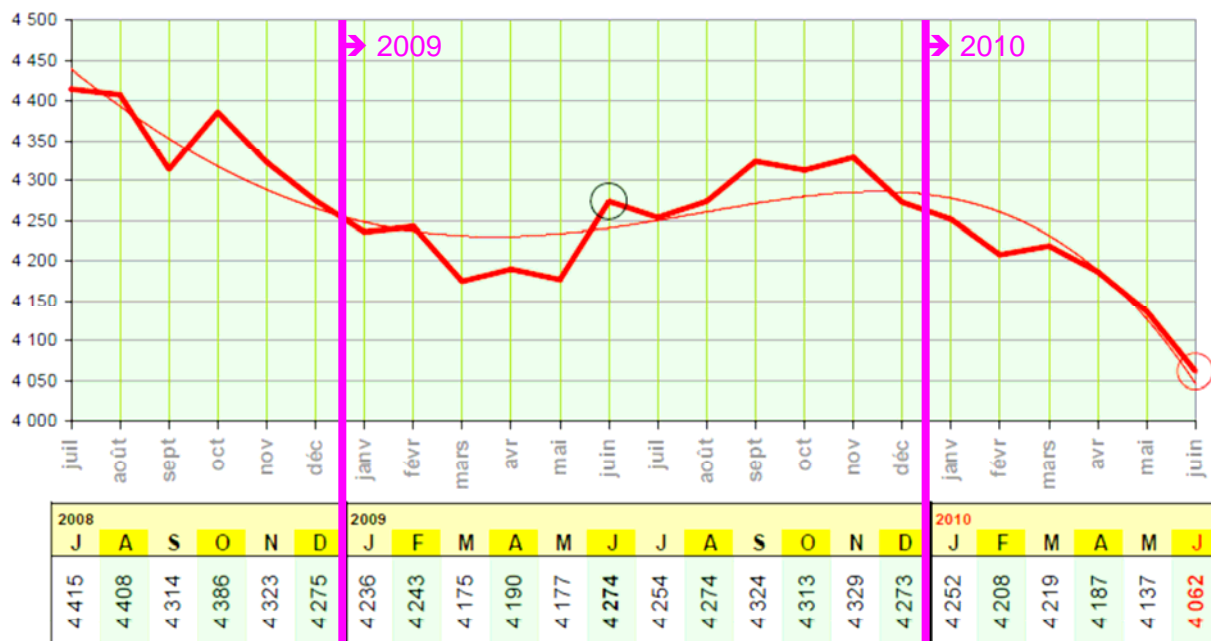
Il était manifeste, depuis avril 2009 que la baisse de la mortalité routière avait connu un arrêt significatif, marquant un net palier de mars à mai 2009 en dessous des 4 200 tués en glissement annuel, avant d'entreprendre l'amorce d'une remontée préoccupante dès juin dernier.

Cette tendance haussière a été freinée dès octobre 2009. Enfin le mois de décembre aura été particulièrement favorable à la sécurité routière (ici il faut faire la part de l'avantage météorologique³, mais le mieux qui a été observé allait au-delà, comme l'a démontré la correction des variations saisonnières et de l'effet météo qui aboutit à un chiffre exceptionnellement bas). Dans une certaine mesure, on peut donc y lire une correction significative des comportements des conducteurs, à rapprocher des efforts particuliers des pouvoirs publics déployés dès octobre : renforcement exceptionnel des contrôles, campagnes médiatiques, mobilisation de tous les partenaires de la sécurité routière.

³ À savoir l'effet de la neige, du verglas et des températures anormalement basses : trafics très inférieurs à la normale, notamment pour les poids lourds et surtout pour les deux-roues motorisés, (presque absents hors zones urbaines). Typiquement, avec la réduction des vitesses, ces épisodes se caractérisent par une forte proportion d'accidents matériels et moins de corporels ou corporels graves.

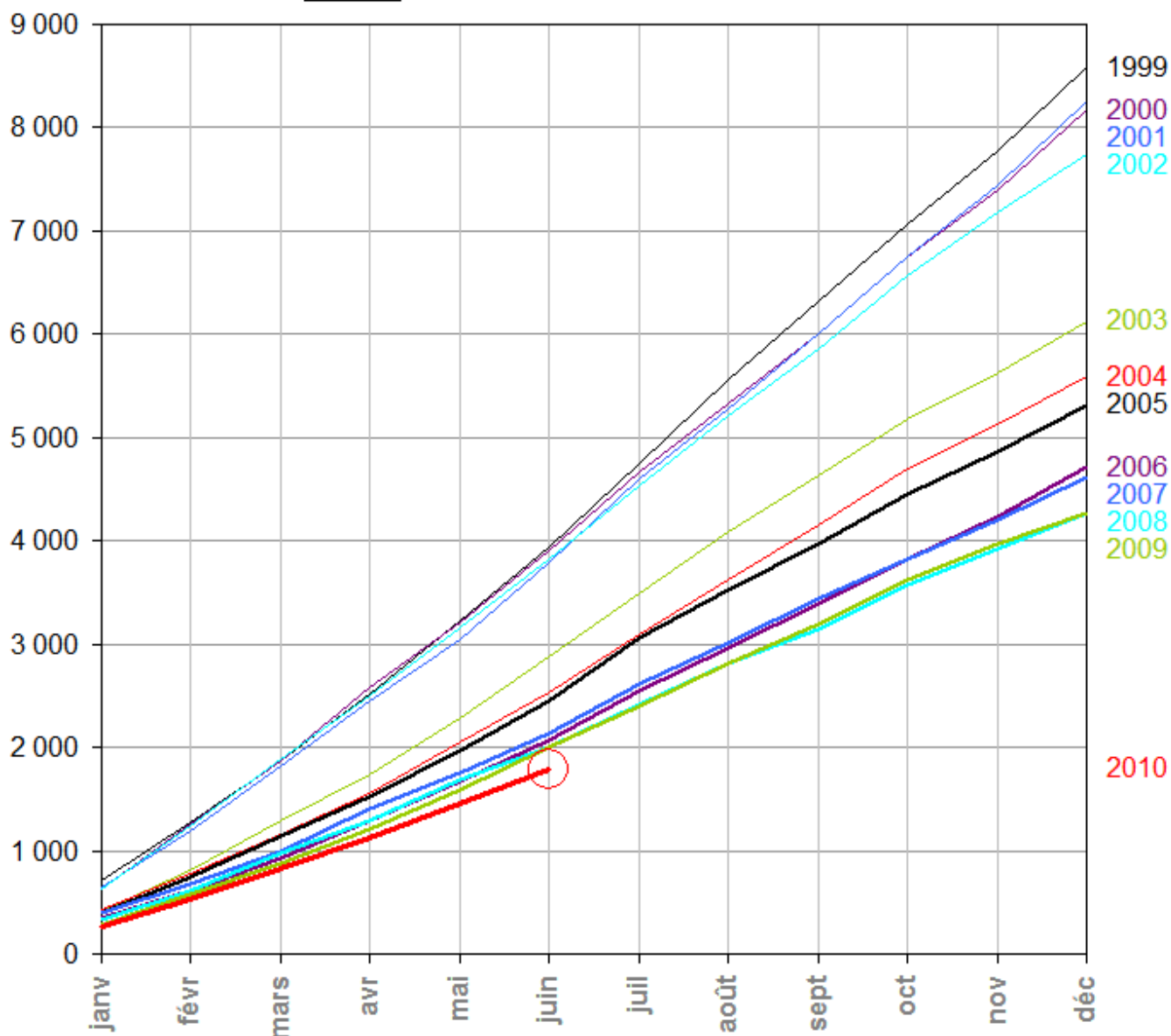
En décembre et pour la première fois depuis septembre, le nombre de tués sur 12 mois glissants est repassé en dessous de la barre des 4 300 tués, marquant ainsi une rupture franche avec la séquence de dégradation des résultats observée depuis juin dernier.

Depuis lors, le premier semestre 2010 confirme franchement ce retour à la baisse.



3. Le progrès à long terme

Tués à 30 jours cumul de mois en mois sur 12 ans



NB : Toutes données BAAC définitives sauf 2010 (données provisoires)

On voit ci-dessus la succession sur 12 années des courbes de mortalité annuelles, en cumulé tout au long de chaque année. L'effet de décroissance d'année en année, contrarié en 2009, repart effectivement en 2010. On examine plus loin des disparités masquées par ce progrès d'ensemble.

4. Le poids des deux-roues motorisés

Le tribut payé à la route est toujours bien différent selon les fractions de la circulation que l'on considère. On sait qu'en particulier les deux-roues motorisés (2RM)⁴ ont une position très peu enviable : moins de 2 % du trafic, mais plus du quart des morts de la route (données 2008).

Or en 2009 l'accidentalité des 2RM s'est fortement aggravée. Ils pèsent donc un poids très lourd dans ce bilan annuel mitigé.

On peut décrire ainsi ce scénario 2009 :

- Hors 2RM, la mortalité routière est restée sur une tendance de baisse, sensiblement ralentie par rapport aux années précédentes, mais bien marquée cependant, de l'ordre de -3,2 %.
- Au contraire, la mortalité de la fraction 2RM a connu en 2009 un bond remarquable de l'ordre de +9,3 %. Cette hausse de la mortalité 2RM est presque exclusivement imputable aux motos (+11,7 %)⁵.
- Au total, par addition des deux phénomènes, la mortalité routière est restée stable. Les vies gagnées hors 2RM (par rapport au bilan 2008) ont été tragiquement compensées par les décès supplémentaires chez les 2RM (le calcul donne 103 contre 101).

Le graphique qui suit compare au mois par mois, pour les deux années 2008 et 2009 (superposées, 2009 en gras), la mortalité routière générale avec la mortalité spécifique des 3 fractions suivantes : motos, cyclos, et « tout sauf 2RM » (ni motos ni cyclos)⁶.

⁴ Qui regroupent les cyclomoteurs ou cyclos (« cyclos » dans nos graphiques et tableaux : 2RM de moins de 50 cm³ de cylindrée) et les motocyclettes (ou « motos » : 2RM de plus de 50 cm³). Les « scooters » se retrouvent aussi bien parmi les cyclos que parmi les motos.

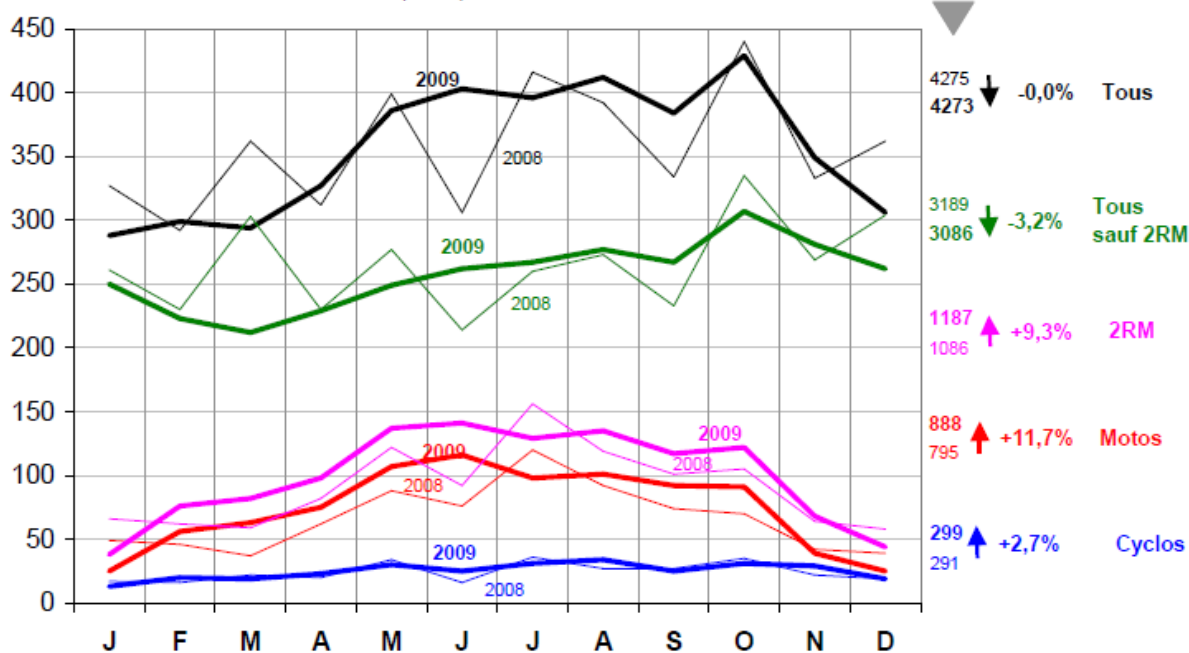
⁵ La mortalité des cyclos a également augmenté mais seulement de +2,7 %, contrairement aux indications qui ressortaient des chiffres provisoires. Ils ne représentent plus aujourd'hui qu'un tué en 2RM sur 4.

⁶ Cette grande fraction inclut notamment les piétons (pas du tout négligeables : en 2009, près de 12 % de la mortalité routière, voir tableau en p.11).

Mortalité mois par mois 2008 et 2009

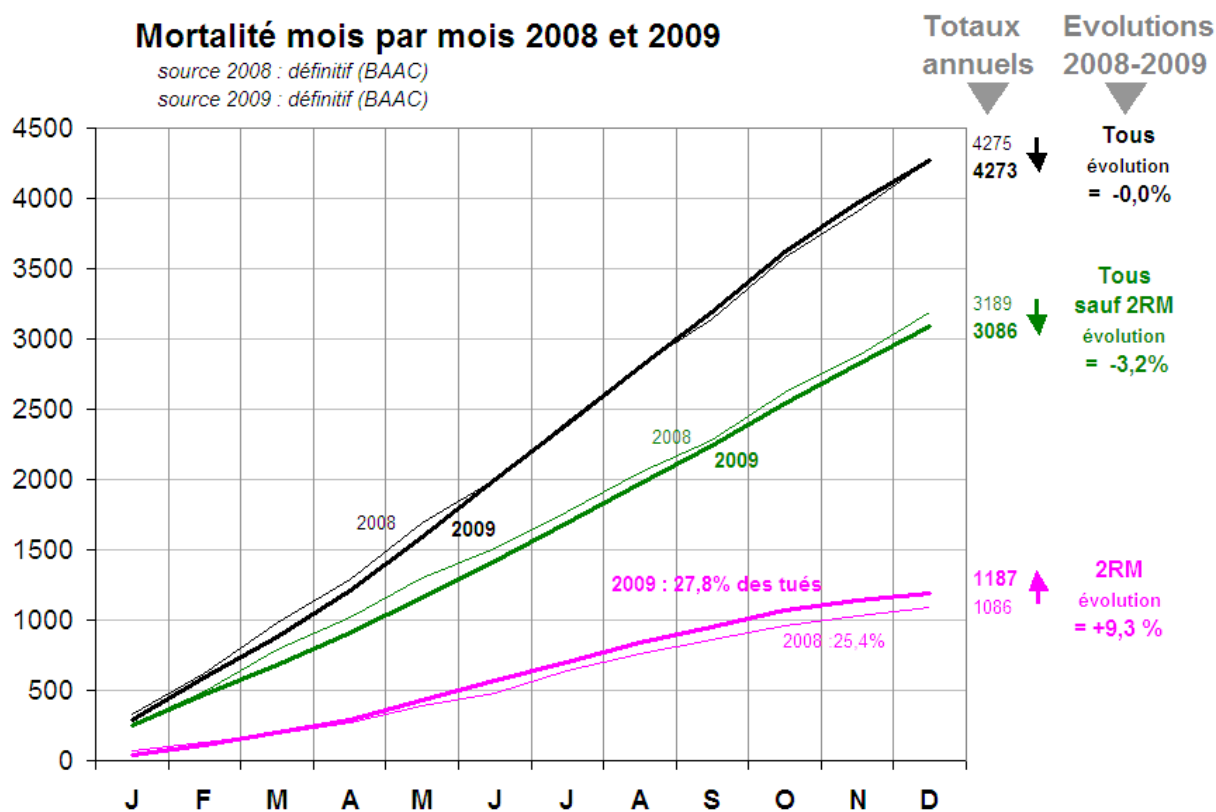
source 2008 : définitif (BAAC)
source 2009 : définitif (BAAC)

Totaux annuels et évolution
de 2008 à 2009



- On lit sur les courbes 2009 (en gras sur le graphique ci-dessus) l'effet des épisodes hivernaux très marqués de fin d'année, tout spécialement en décembre, qui ont particulièrement bénéficié aux 2RM et surtout aux motos, les plus sensibles à cet effet météo (contraction du trafic et donc de l'accidentalité).
- Hors cette embellie finale (aubaine météo mais aussi remobilisation des acteurs de la sécurité routière), le bilan annuel aurait été plus lourd. Particulièrement, la mortalité motocycliste s'inscrivait jusqu'en octobre sur une trajectoire plus inquiétante encore (dont la pente, en tendance, approchait alors 20 % l'an).

On donne ci-dessous les mêmes courbes en cumul annuel, toujours sur les deux années 2008 et 2009. On y voit bien l'échappée de la mortalité 2RM à partir de mai 2009, qui induit en juin le croisement des courbes 2008 et 2009 de la mortalité générale. Le fuseau ne se referme qu'en décembre, soit un bilan global atone.



5. Autres distributions de la mortalité

5.1. Tués par catégorie d'usager

On compare ici les distributions détaillées de la mortalité routière pour tous les types d'usagers (et de véhicules), telles qu'observées en 2007, 2008 et 2009. On y retrouve bien sûr ce bond des 2RM, passés en deux ans de 25 à 28 % de la mortalité (cyclos 7 % + motos 21 %) ⁷. Les piétons et les véhicules légers régressent assez nettement.

	Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos	VL	PL	Autres	Total
2007	12,1 %	3,1 %	7,0 %	18,0 %	53,3 %	1,5 %	5,0 %	100 %
2008	12,8 %	3,5 %	6,8 %	18,6 %	51,6 %	1,8 %	5,0 %	100 %
2009	11,6 %	3,8 %	7,0 %	20,8 %	50,5 %	1,3 %	5,0 %	100 %

Sources : BAAC 2007, 2008 et 2009, données définitives

5.2. Tués par âges

De même, la ventilation par grandes tranches d'âges montrent quelques glissement de 2008 à 2009, avec une hausse significative sur les 25-65 ans. Toutes les tranches d'âge sont en hausse relative excepté les 18-24 ans.

	<18 ans	18 - 24 ans	25-65 ans	> 65 ans	Indéterm.	Total
2007	7,9 %	21,2 %	52,1 %	18,6 %	0,2 %	100 %
2008	6,9 %	22,4 %	48,6 %	16,8 %	0,0 %	100 %
2009	7,3 %	21,1 %	53,0 %	18,6 %	0,0 %	100 %
Poids dans la population	22,1%	8,9%	53,3%	15,7%		100%

Sources : BAAC 2007, 2008 et 2009, données définitives + INSEE

⁷ Voir en annexe A2 le détail de cette évolution depuis 2002, qui met bien en évidence ce bond de 2009.

5.3. Tués par milieux

Légère hausse de 1,4 % de la mortalité en milieu urbain (qui atteint en 2009 29 % de la mortalité routière)⁸. À l'inverse, baisse de 0,6 % de la mortalité de rase campagne.

5.4. Tués par réseaux

La mortalité poursuit sa baisse sur les autoroutes, à -3,9 %, bien que la reprise du trafic y soit du même ordre qu'au plan national (+1,2 % sur le réseau concédé, +1,1 % sur les autoroutes interurbaines, +0,7 % sur les autoroutes et voies rapides urbaines). La mortalité autoroutière représente, en 2009, 5,3 % du total des morts, alors qu'elles assurent plus de 20 % du trafic.

La situation se dégrade sensiblement sur les routes départementales avec une hausse de la mortalité de 1 %, ce qui la porte à 65 % de la mortalité d'ensemble (près de 2 tués sur 3)⁹.

6. Le facteur alcool dans la mortalité routière

Le facteur alcool aura été en cause dans 1 018 décès sur 4 273.

Parmi les cas d'accidents mortels où les taux d'alcoolémie en jeu sont connus, ce sont 30,1 % des tués pour lesquels on incrimine le facteur alcool. Il s'agit là d'une dégradation de la situation : ce taux qui oscille depuis 2004 entre 28 et 31 % s'établissait à 28,3 % en 2008, niveau historiquement bas, mais néanmoins très élevé en valeur absolue.

En tout état de cause, ce sont des niveaux d'implication du facteur alcool gravissimes.

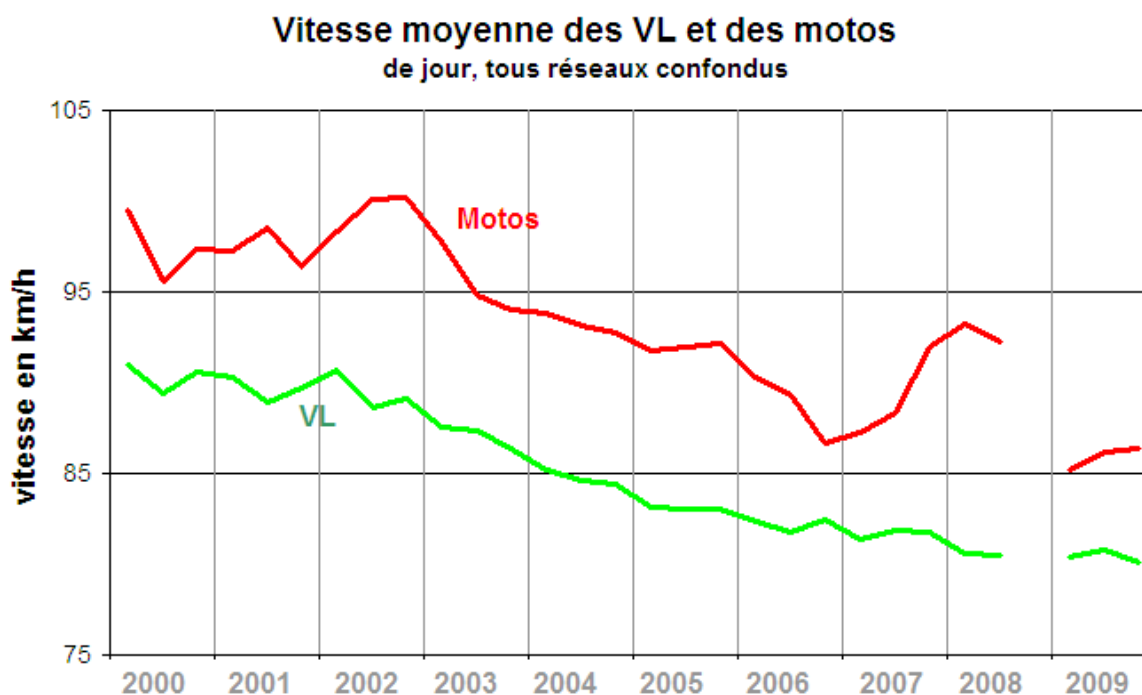
^{8 9} Voir détail en annexe A3.

7. L'observation des vitesses pratiquées

Pour compléter cette revue des données déjà disponibles pour 2009, on présente ci-dessous les conclusions 2009 de l'observation des vitesses, pratiquées sur l'ensemble des réseaux routiers (mesurées sur échantillons chaque quadrimestre). Il s'agit là aussi de données définitives.

- **Vitesse « moyenne » tous réseaux confondus**

La vitesse moyenne des VL⁹, après une très légère remontée à la mi-2009, reprend une baisse modérée (elle est passée de 80,6 km/h à 80 km/h entre le 2^{ème} et le 3^{ème} trimestre 2009)¹⁰. La vitesse moyenne des motos reste historiquement de l'ordre de 10 km/h au-dessus de celle des VL, avec une tendance récurrente à s'échapper, par exemple au 2^{ème} semestre 2009 (mais les envolées de 2002 et 2007, corrigées entre temps, étaient d'une autre ampleur).



NB : Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les valeurs se rapportant à cette période ne sont pas renseignées dans les séries statistiques.

⁹ VL ou « véhicules légers », communément désignés comme « voitures particulières » (VP).

¹⁰ Attention : cette vitesse moyenne est calculée sur un réseau global au sein duquel les limitations de vitesses varient (130, 110, 90 ou 50 km/h selon les cas).

- **Taux de dépassements de plus de 10 km/h des vitesses limites**

Entre 10 % et 15 % des automobilistes dépassent de plus de 10 km/h les vitesses limites. Ce taux est pratiquement le même pour les conducteurs de poids lourds. En revanche le taux de dépassement des usagers de motos est nettement plus élevé, de l'ordre de 25 % à 30 %.

- **Évolutions par réseaux**

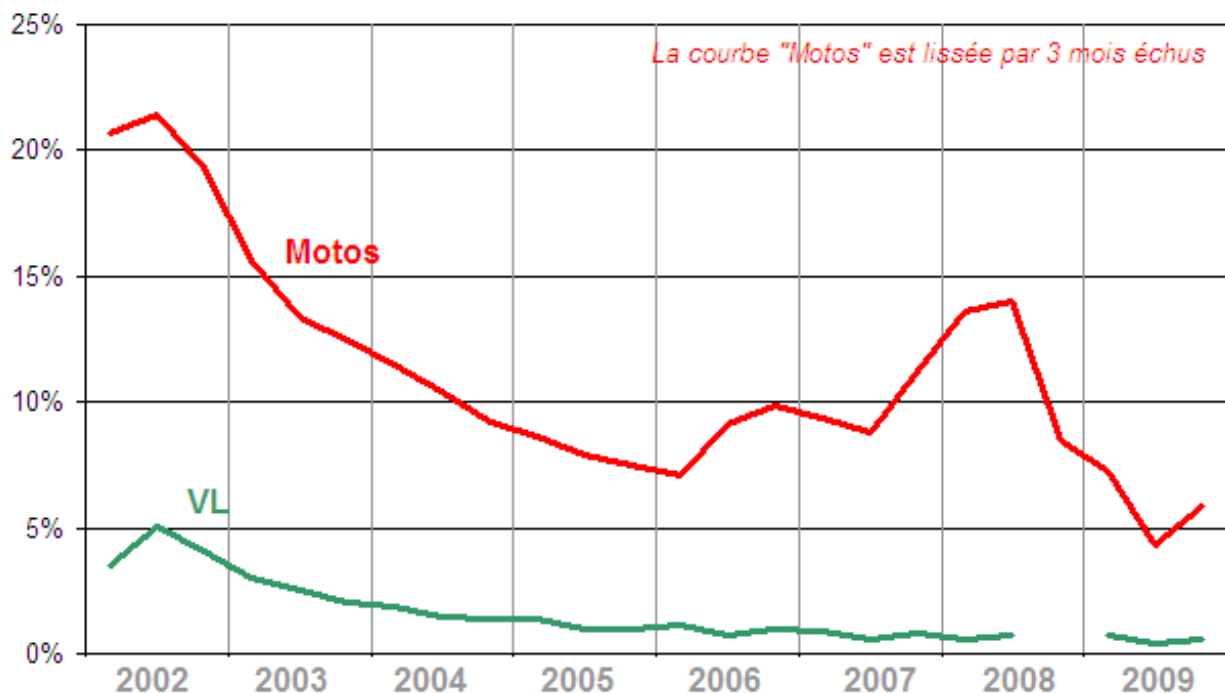
Les taux de dépassement les plus élevés concernent les voies d'entrée / sortie des agglomérations (même si les dernières données marquent des progrès encourageants), et la traversée des petites agglomérations par route nationale ainsi que les autoroutes de dégagement limitées à 110 km/h.

En dehors des autoroutes de dégagement, pour le réseau de rase campagne, c'est sur les autoroutes de liaison que les progrès les plus significatifs ont été enregistrés avec un taux de dépassement de plus de 10 km/h qui passe de 8,3 % au premier quadrimestre 2007 à 3,6 % au troisième quadrimestre 2009.

- **Grands excès de vitesse**

Les très grands dépassements de la vitesse limite, représentés par les courbes des excès supérieurs à 30 et 40 km/h, ne concernent plus désormais qu'une petite frange de conducteurs (moins de 1 %). De nouveaux progrès ont été enregistrés depuis le deuxième quadrimestre 2009.

Evolution de la proportion de dépassements de plus de 30 km/h



NB : Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les valeurs se rapportant à cette période ne sont pas renseignées dans les séries statistiques.

- **Taux d'infraction « ambiant »**

Sur l'ensemble des réseaux limités à 130, 110 et 90 km/h (qui correspond en gros aux routes de rase campagne), le taux d'infraction ambiant des voitures particulières est tombé à 26 % (26 % des voitures particulières circulent à une vitesse dépassant, de peu ou de beaucoup, la limite légale). Ainsi de 2002 à 2009, ce taux d'infraction aura chuté de moitié (il est passé de 52 % à 26 %) ¹¹.

Cela montre néanmoins les progrès encore à accomplir : si en 2009, la totalité des conducteurs avait respecté les limitations, on peut estimer qu'auraient été évité 17,9 % des 4 273 décès effectivement survenus sur la route (contre 18,5 % en 2008).

BILAN VITESSE

Situation fin 2009

La baisse des vitesses moyennes des VL pratiquées sur les routes s'est poursuivie en 2009. Environ 130 vies ont été épargnées en 2009 par la baisse de la vitesse de l'ordre de 0,6 km/h par rapport à 2008.

Bilan 2002-2009

Cette baisse atteint 10 % entre 2002 et 2009, ce qui est un résultat considérable. En appliquant les règles de calcul généralement admises, on peut estimer, à plus de 11 000 vies sauvées de 2003 à 2009 (en cumulé) l'effet de la réduction de la vitesse, très massivement due au déploiement du contrôle-sanction automatique.

Soit une très forte majorité des gains globaux de la sécurité routière.

Marge de progrès

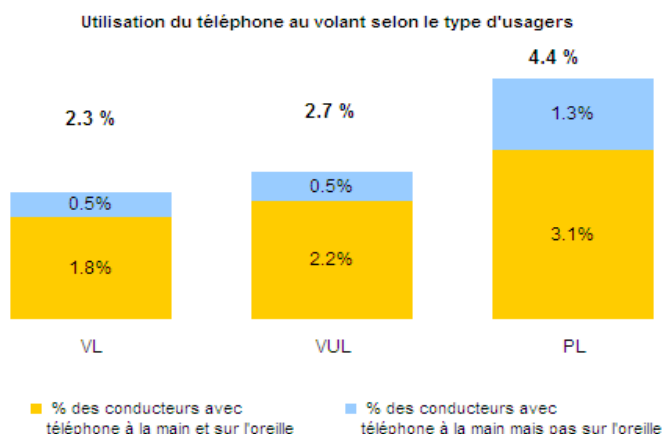
760 vies de plus auraient pu être sauvées en 2009 si les limitations de vitesse étaient strictement respectées : cela détermine la marge de progrès encore disponible (en base annuelle), quant au meilleur respect des limites de vitesse.

¹¹ Voir en annexe A4 l'évolution de la distribution des vitesses de 2002 à 2009 sur les divers réseaux de rase campagne.

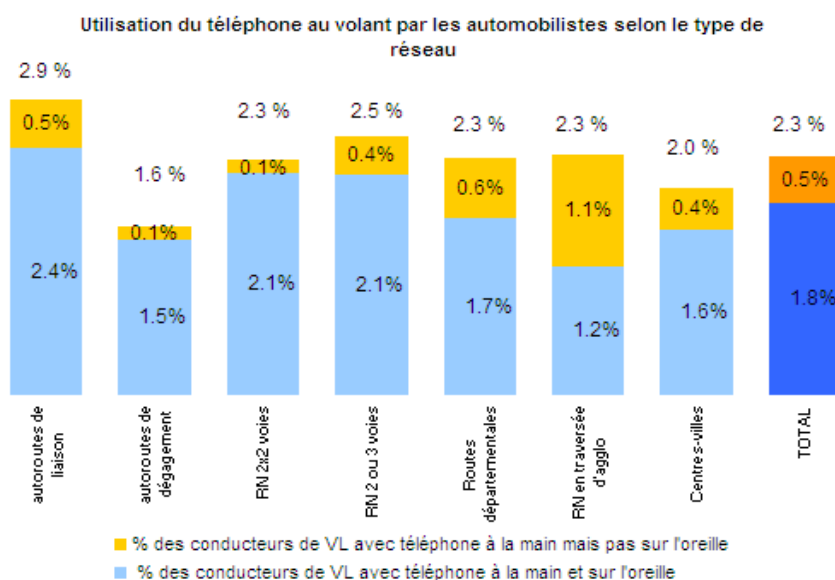
8. La mesure d'autres pratiques de conduite à enjeu de sécurité routière

8.1. Le téléphone au volant

Le téléphone au volant - hors kit mains libres - est une pratique à haut risque, interdite mais répandue, puisque le taux ambiant d'usage au volant atteint 2,3 % pour les VL, 2,7 % pour les véhicules utilitaires légers et 4,4 % pour les PL¹².



Ainsi, dans une année, le conducteur automobile moyen, sur 13 000 km circulés, conduit 300 km cumulés en pleine conversation téléphonique, mobile à la main.

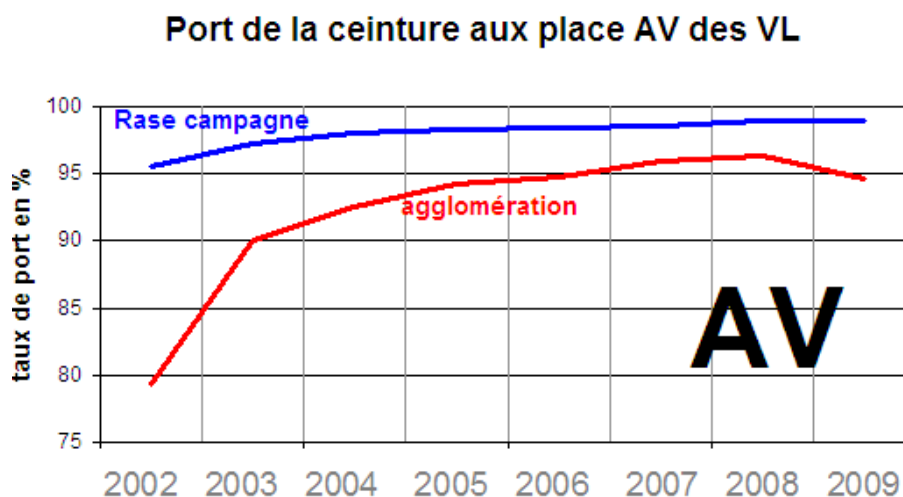


Le taux d'infraction ambiant est maximal sur les autoroutes de liaison (2,9 %).

¹² 2009 est la première année d'observation méthodique de la pratique du téléphone au volant, après une campagne pilote en 2008 qui a permis d'affermir la méthode. Donc, en première année, pas de taux de progression disponible.

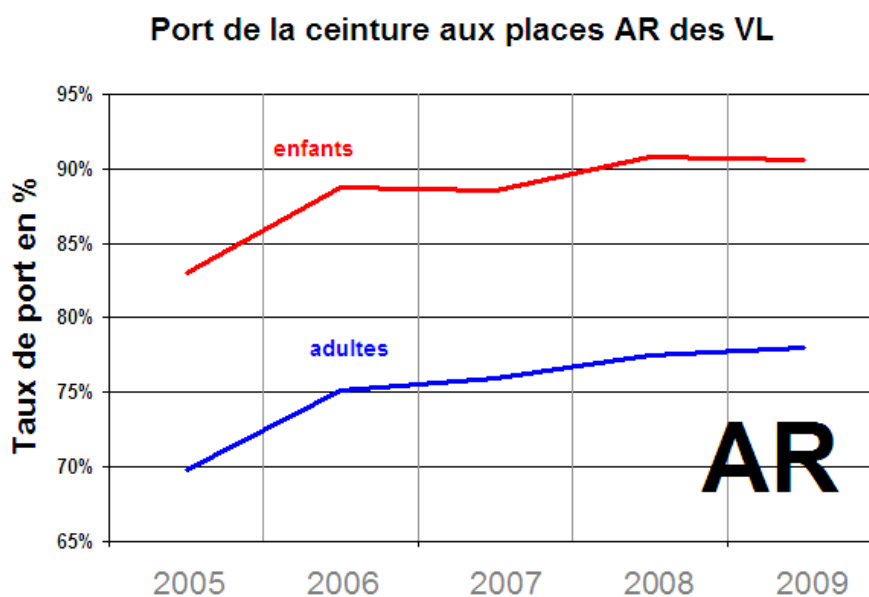
8.2. La ceinture de sécurité

Le port de la ceinture de sécurité est massif aux places avant : stable à 98,9 % en rase campagne, mais en léger recul en milieu urbain, un phénomène inédit (de 96,3 % en 2008 à 94,6 % en 2009). Ce sont Paris et les agglomérations du sud de la France qui sont en cause.



Aux places arrières, le taux continue à progresser pour les adultes (78 % en 2009) mais fléchit pour les enfants (de 90,8 à 90,6 %).

Le taux de port global AV+AR, au final, régresse sensiblement (de 96,9 % à 96,6 %).



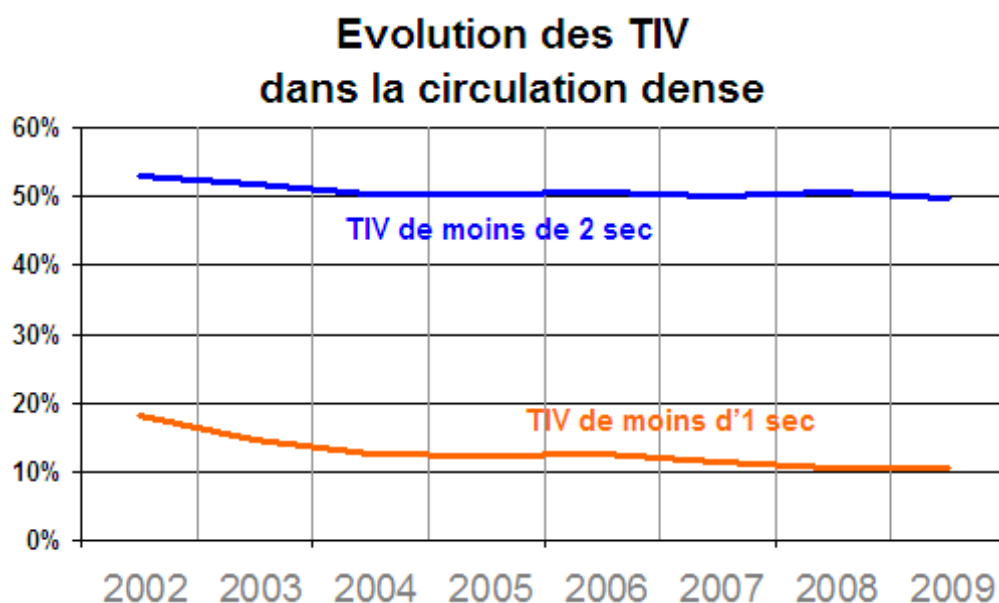
8.3. Le port du casque en 2RM

Le taux de **port du casque** par les cyclomotoristes (moins de 50 cm³), observé seulement en milieu urbain, est à 100 % partout sauf à Paris (97 %) et sur l'agglomération parisienne (98 %).

Le taux de port du casque par les motocyclistes (plus de 50 cm³) régresse sur le réseau routier national (RRN) hors autoroutes (moins de 92 %), se maintient à plus de 98 % sur autoroutes et progresse très fort sur les routes départementales (RD) à grande circulation : de 87 % en 2008 à 97 % en 2009. En milieu urbain, il est partout en régression sensible, le taux le plus bas étant 93 % en traversées d'agglomération sur routes nationales.

8.4. Les intervalles

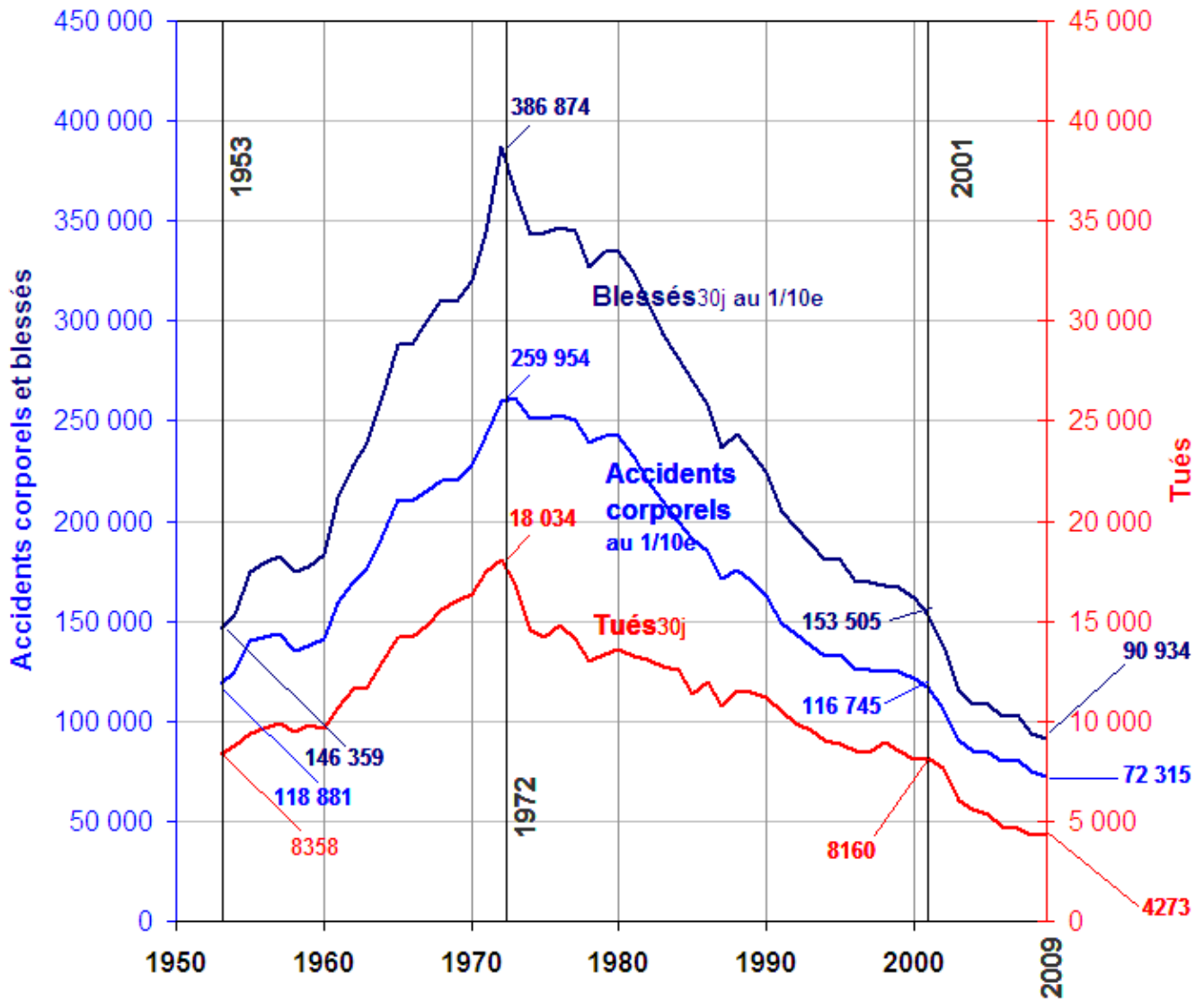
Le respect des **intervalles de sécurité minimum** (ou temps inter-véhiculaires, « TIV » en abrégé) continue à s'améliorer légèrement d'année en année : la proportion des TIV de moins d'1 seconde dans la fraction dense du trafic sera passée de 18 % en 2002 à 10,5 % en 2009.



Mais le TIV réglementaire est de 2 secondes, et la part de TIV de moins de 2 secondes dans le trafic dense est encore, en 2009, de 49,7 %. C'est dire que seul un conducteur sur deux, placé en situation de surveiller son intervalle, se conforme effectivement à la règle des 2 secondes, qui correspond à une précaution minimale contre le risque de collision arrière / avant, c'est-à-dire les multiples situations où le véhicule précédent vient à freiner brutalement (phénomène de carambolage en chaîne, entre autres). Or plus de 11 % des accidents corporels sont des collisions par l'arrière.

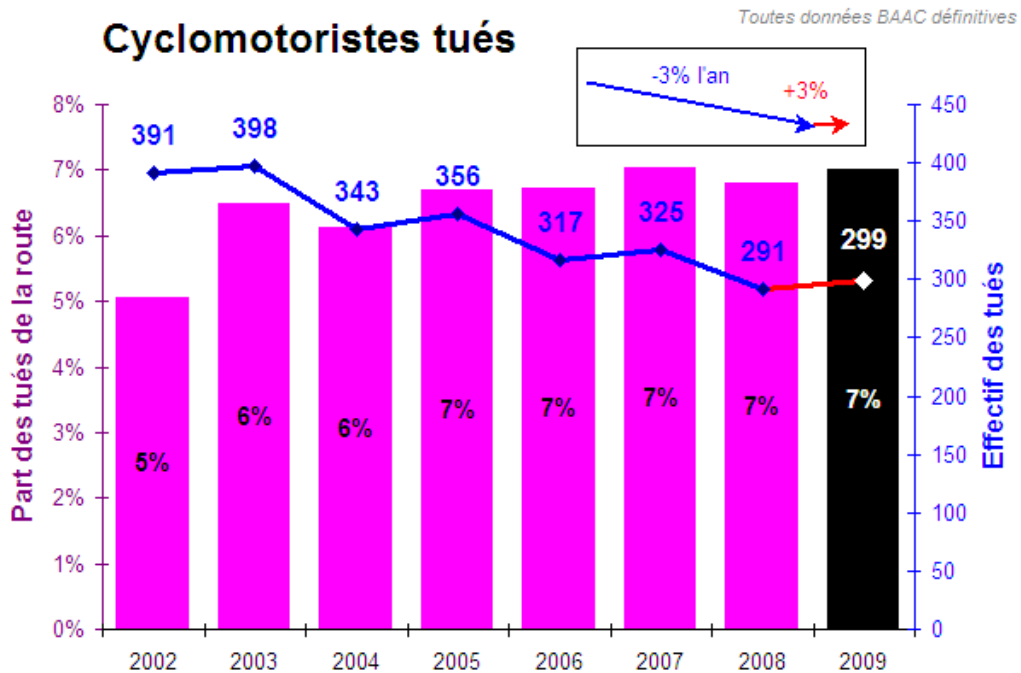
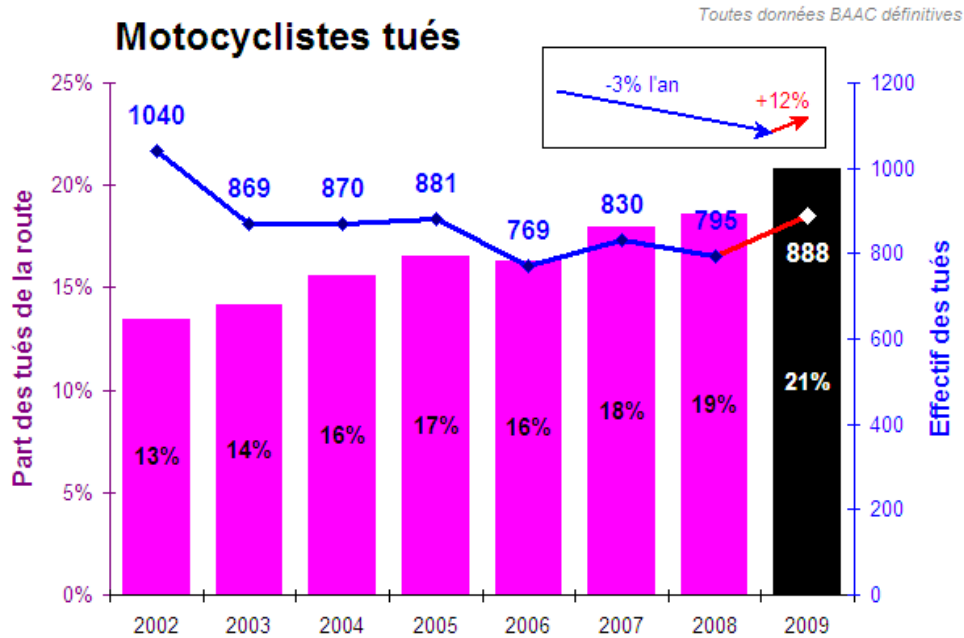
Annexe A1

L'accidentalité en France métropolitaine de 1953 à 2009

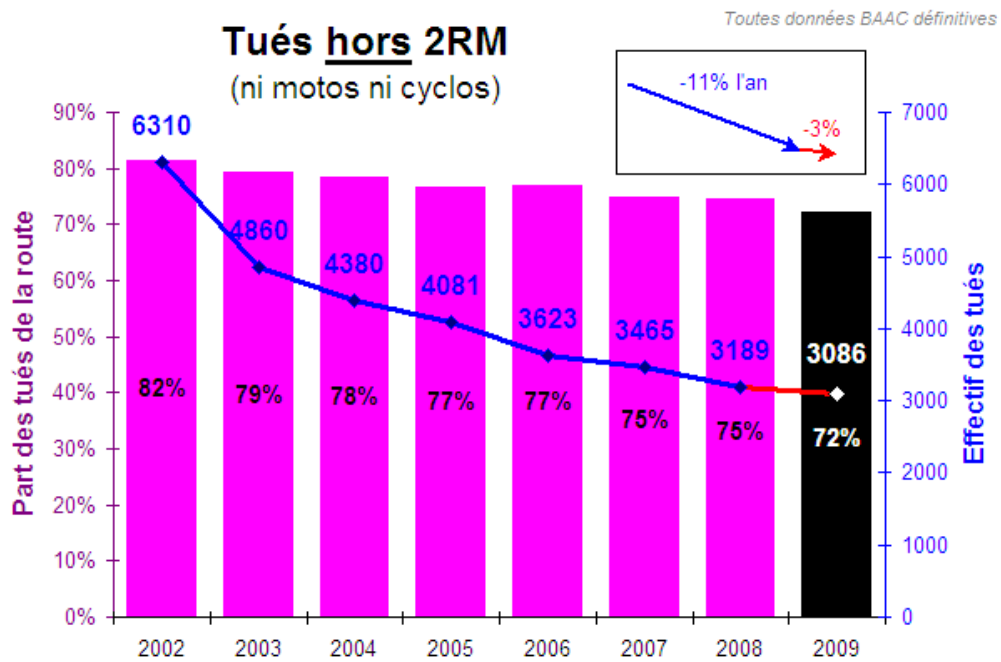


NB : Toutes données BAAC. Pour s'affranchir des changements de définition (passage du tué à 3 j au tué à 6 j en 1967, puis au tué à 30 j en 2004), les effectifs de tués et blessés ont tous été convertis en équivalents à 30 j.

Évolution différenciée 2002-2009 : motos, cyclos et autres



Annexe A2 (P.2/2)



Annexe A3

Évolution 2008-2009 de l'accidentalité par milieu (urbain, rase campagne) et par réseaux (autoroutes, RN, etc.)

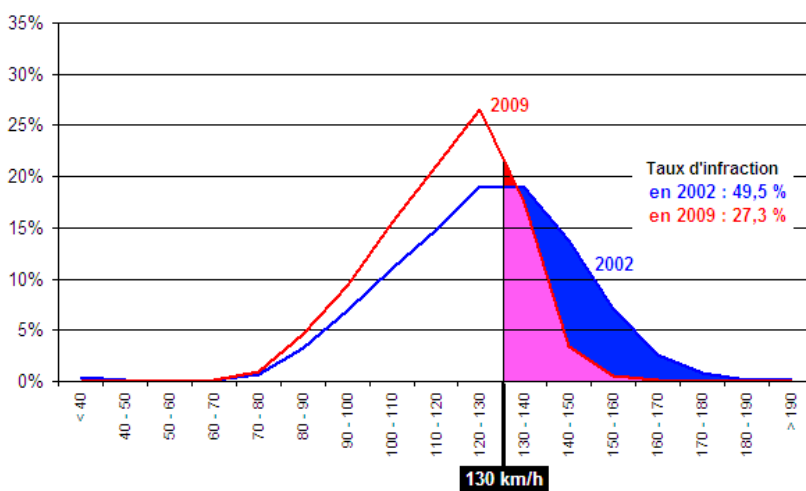
		Comparaison BAAC 2008 et 2009						
		A corporels	dont A mortels	dont A graves*	T _{30j}	H	B légers	Tous B
Grands totaux		<i>Accidents graves = accidents avec au moins un blessé hospitalisé</i>						
	2 008	74 487	3 933	32 544	4 275	34 965	58 833	93 798
	2 009	72 135	3 956	31 344	4 273	33 323	57 611	90 934
	Delta	-3%	1%	-4%	0%	-5%	-2%	-3%
Par milieu	Milieu urbain							
	2 008	52 076	1 190	17 716	1 235	18 382	44 235	62 617
	2 009	50 884	1 203	16 941	1 252	17 462	43 806	61 268
	Delta	-2%	1%	-4%	1%	-5%	-1%	-2%
	Rase campagne							
	2 008	22 411	2 743	14 828	3 040	16 583	14 598	31 181
2 009	21 431	2 753	14 403	3 021	15 861	13 805	29 666	
Delta	-4%	0%	-3%	-1%	-4%	-5%	-5%	
Par réseaux	Autoroutes							
	2 008	4 228	188	1 502	234	1 804	4 200	6 004
	2 009	3 914	198	1 471	225	1 690	3 826	5 516
	Delta	-7%	5%	-2%	-4%	-6%	-9%	-8%
	RN							
	2 008	5 218	360	2 453	411	2 731	4 276	7 007
	2 009	4 381	356	2 197	408	2 463	3 552	6 015
	Delta	-16%	-1%	-10%	-1%	-10%	-17%	-14%
	RD							
	2 008	22 365	2 517	15 144	2 733	16 491	13 318	29 809
	2 009	23 544	2 556	15 484	2 760	16 657	14 326	30 983
	Delta	5%	2%	2%	1%	1%	8%	4%
	Voiries communales							
2 008	38 860	744	11 880	765	12 281	34 097	46 378	
2 009	37 707	730	10 994	757	11 290	33 786	45 076	
Delta	-3%	-2%	-7%	-1%	-8%	-1%	-3%	

Annexe A4 (P.1/3)

Baisse des taux d'infraction aux diverses limitations de vitesse, de 2002 à 2009 (comparaison des distributions des vitesses des voitures particulières [VP] observées sur la durée des années considérées - ONISR campagne ISL)

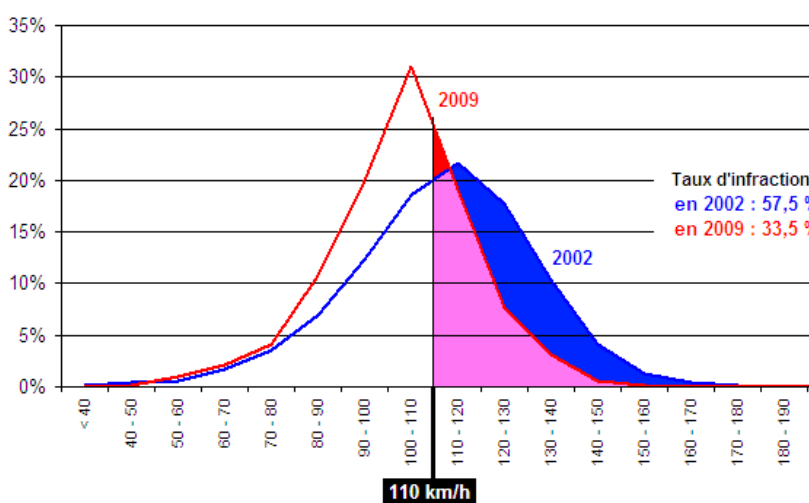
1. Réseaux de rase campagne

Distributions des vitesses VL sur le réseau limité à 130 km/h



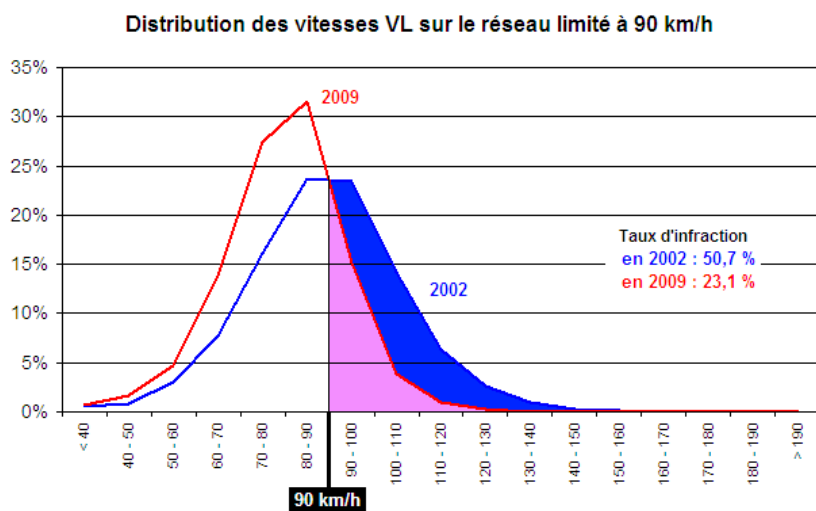
- On voit que sur l'ensemble du réseau autoroutier ou quasi-autoroutier limité à 130 km/h, le taux d'infraction est tombé en 7 ans de 49,5 à 27 %, soit une chute de 45 %.

Distribution des vitesses VL sur le réseau limité à 110 km/h



- De même sur l'ensemble du réseau de voies express et autres routes nationales limitées à 110 km/h, le taux d'infraction est tombé en 7 ans de 57 à 34 %, soit une chute de 42 %.

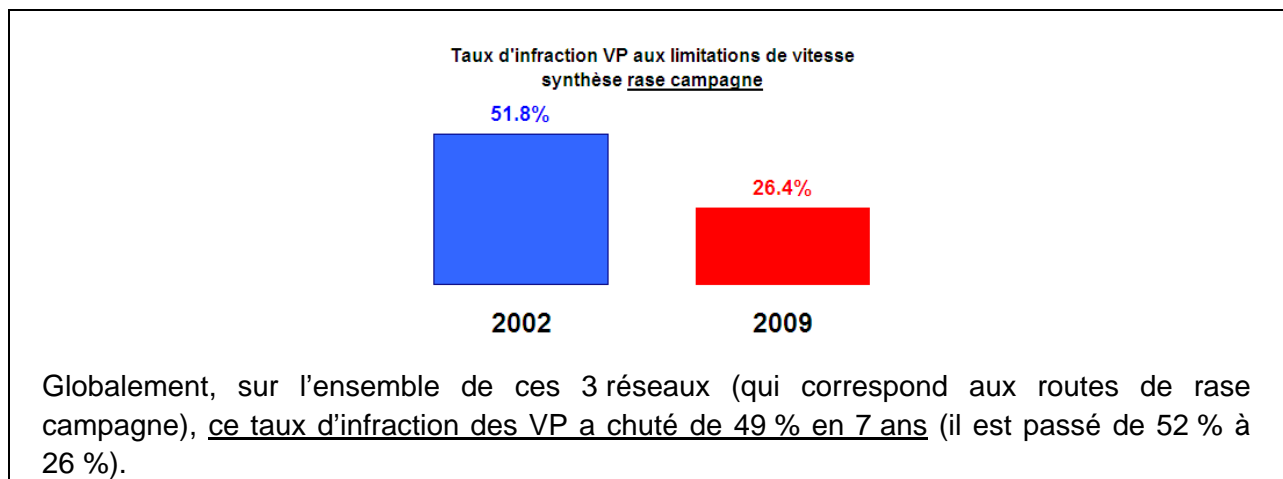
Annexe A4 (P.2/3)



- Enfin sur l'ensemble du réseau limité à 90 km/h (principalement voies des collectivités hors agglomérations), le taux d'infraction est tombé en 7 ans de 51 à 23 %, soit une chute de 55 %.

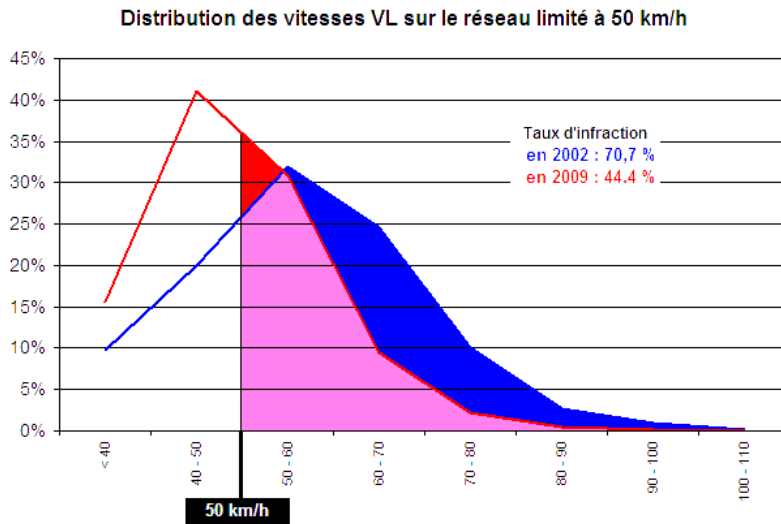


NB : Le « taux d'infraction » indiqué ici est la proportion du trafic VP qui circule en infraction de fait à la limitation de vitesse correspondante, et qui est donc « sanctionnable » à ce titre. ATTENTION : il ne s'agit pas des infractions constatées dans le cadre d'un contrôle, encore moins des infractions sanctionnées, mais bien des situations d'infraction qui prévalent. Par ailleurs ces mesures de vitesse sont limitées au seul trafic fluide (hors situation de congestion ou pré-congestion).



Annexe A4 (P.3/3)

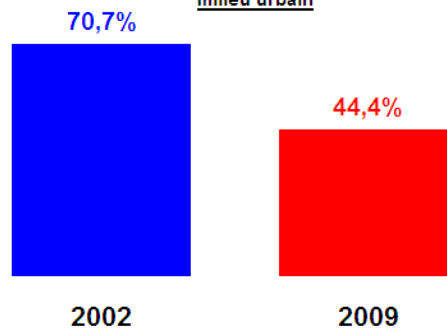
2. En agglomération



- Sur la voirie urbaine limitée à 50 km/h, le taux d'infraction ambiant est toujours beaucoup plus élevé qu'en rase campagne (en 2009, 44 % urbain contre 26 % rase campagne).

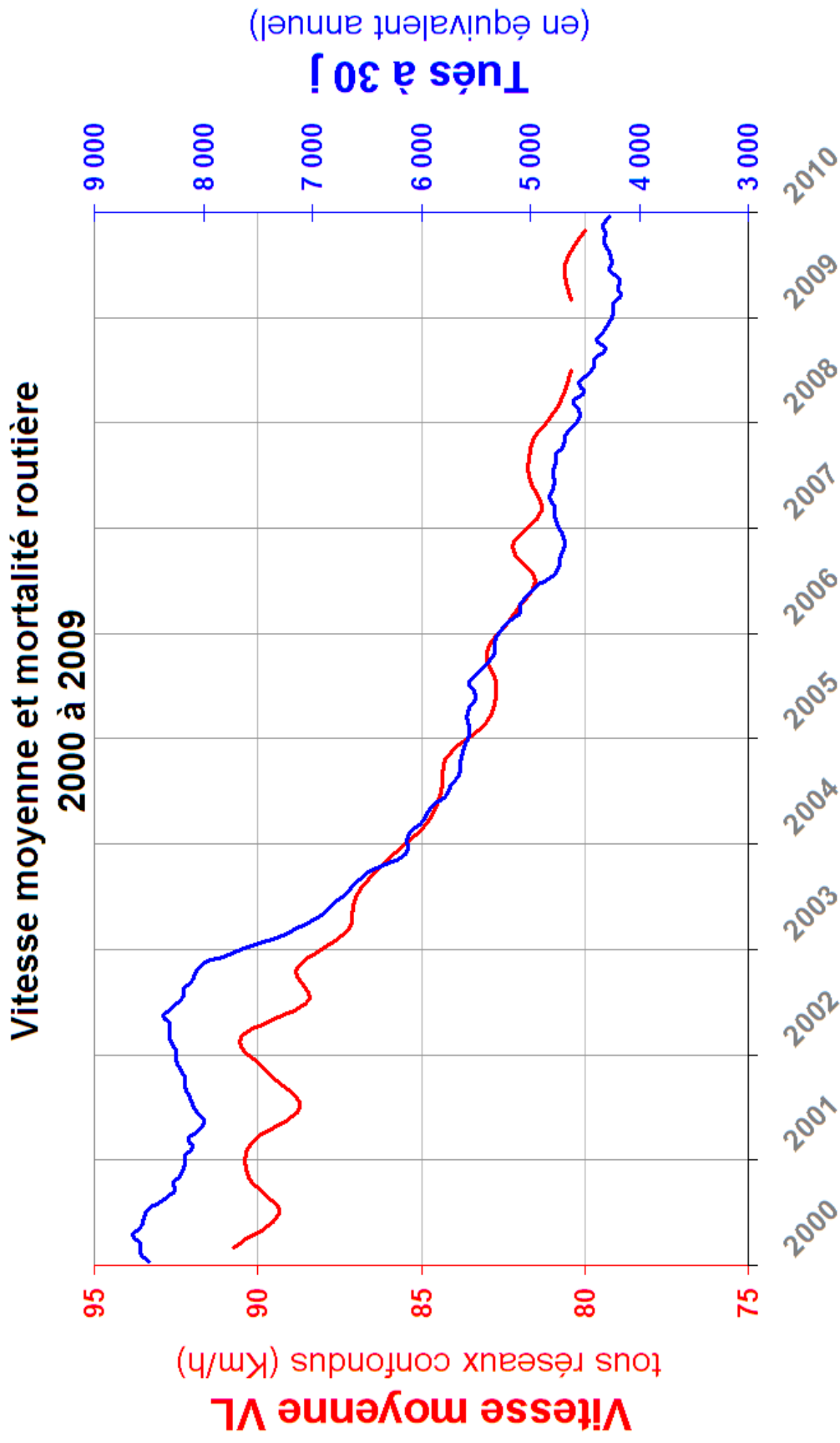
NB : Comme déjà signalé, ces vitesses ne concernent que le trafic fluide. Par ailleurs les zones à 30 km/h et autres sections à limitations de vitesses spécifiques ne sont pas non plus mesurées.

Taux d'infraction VP aux limitations de vitesse
milieu urbain



Sa progression de ce taux en 7 ans est également nettement moins bonne : -37 % en urbain (de 71 % à 44 %) contre -49 % en rase campagne).

Annexe A5



Annexes G

ACCIDENTALITÉ PAR RÉGIONS ET PAR DÉPARTEMENTS

Synthèse

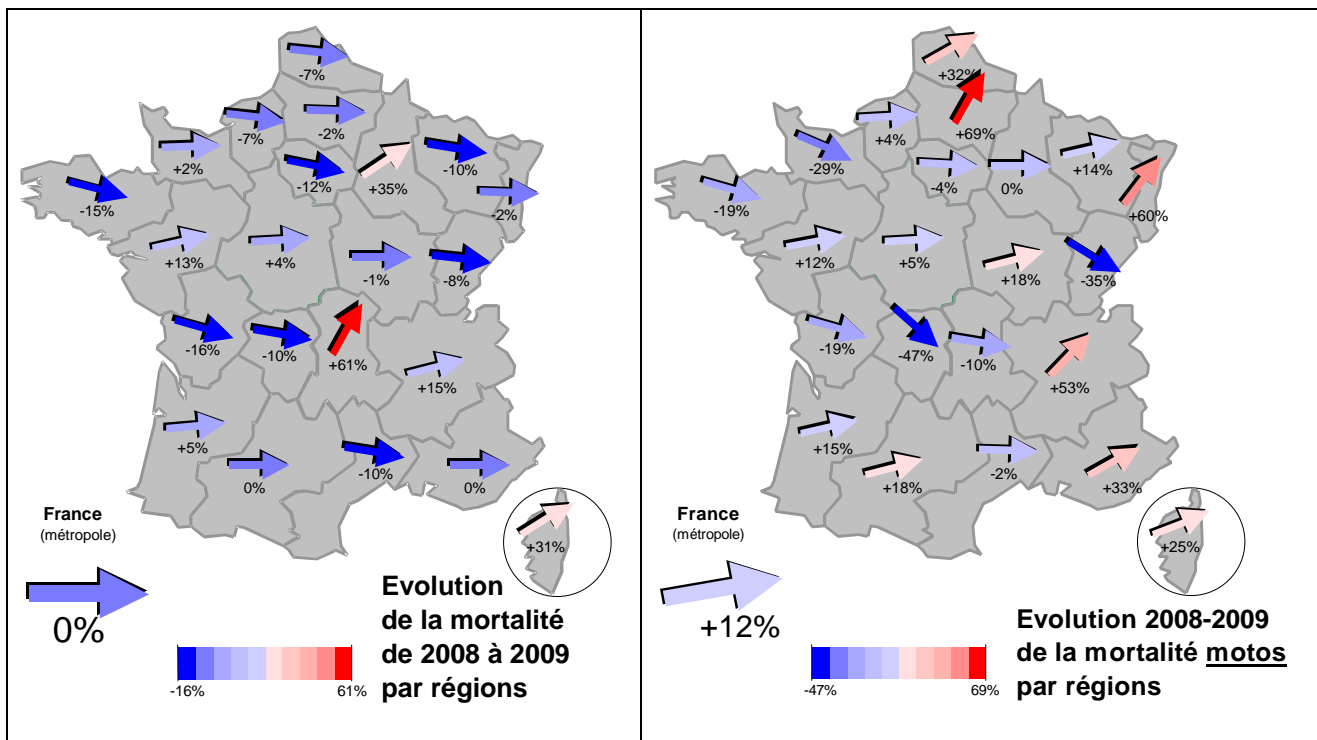
La mortalité routière et son évolution, pas plus que sa composante la plus critique, la mortalité motocycliste, ne sont homogènes sur le territoire métropolitain.

On donne ci-après les deux cartes les plus frappantes à cet égard, le détail des chiffres figurant dans les annexes in fine ainsi que les cartes d'évolutions par département. L'échelle régionale est évidemment la plus significative, la donnée départementale étant relativement volatile pour les plus petits départements¹³, en tout cas d'une année à l'autre ; sur 7 années, elle est bien plus significative,

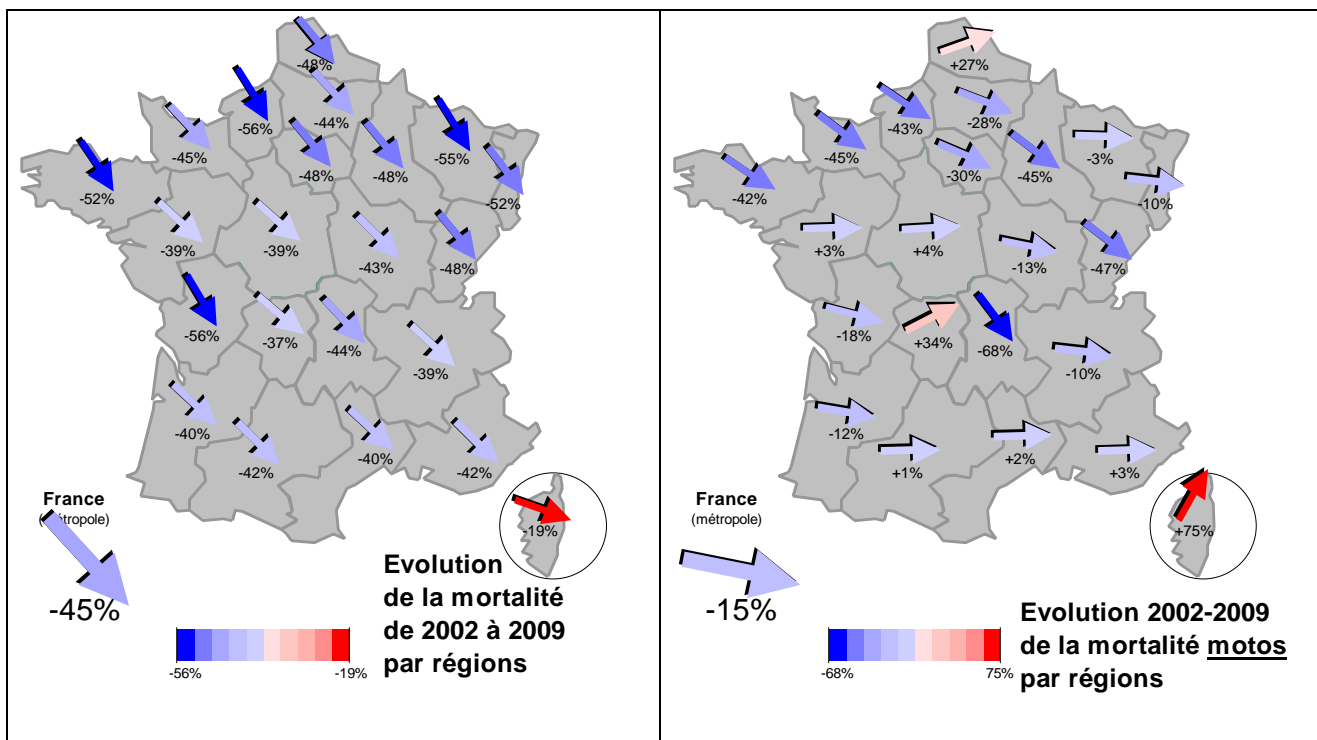
Mais le développement local des réseaux routiers, au moins sur longue période, peut participer à l'évolution de l'accidentalité, ce qui induit un risque de mauvaise interprétation. Ces cartes et données locales brutes sont donc à manier avec précaution.

On observe que les évolutions d'ensemble les moins favorables de 2008 à 2009 (carte de gauche) concernent essentiellement Auvergne, Champagne-Ardennes et Corse. La géographie de l'évolution 2008-2009 de la mortalité motocycliste (carte de droite), la plus critique comme on l'a vu, est assez différente : en progression défavorable, le grand nord de la France, l'Alsace et le grand bloc sud-est (Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse).

¹³ Par exemple la Lozère où un seul tué de plus réalise une hausse de la mortalité de +20 % (de 5 tués 2008 à 6 tués 2009). Une telle hausse est sans signification statistique.

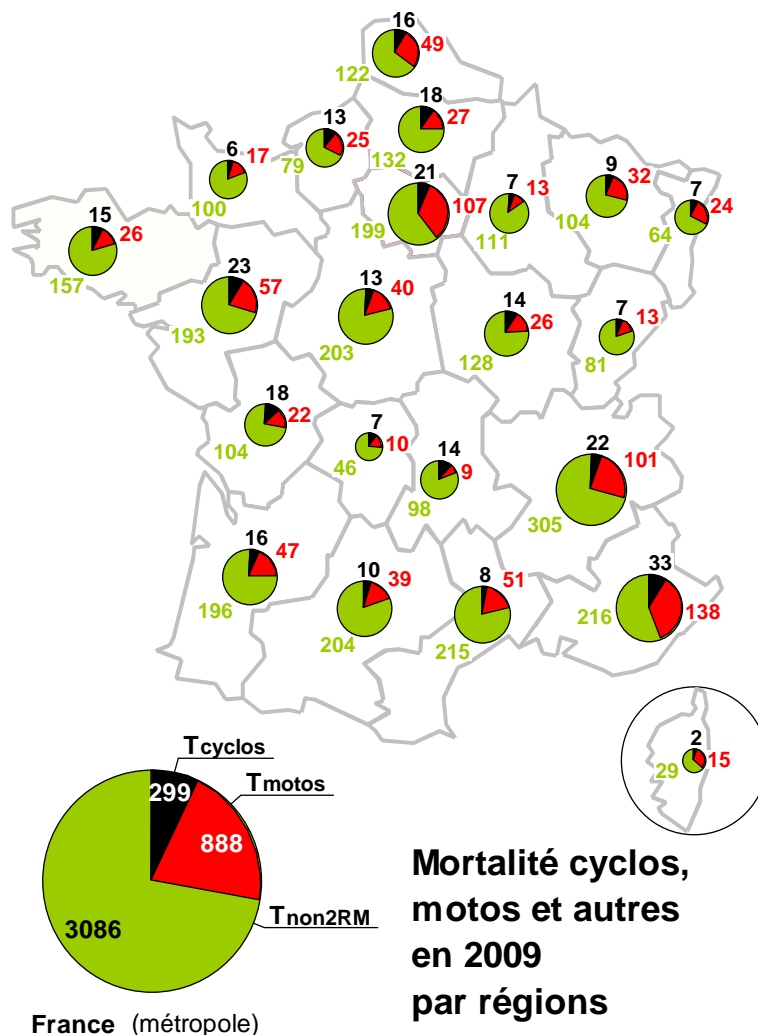


Evolutions à court terme : 2008-2009



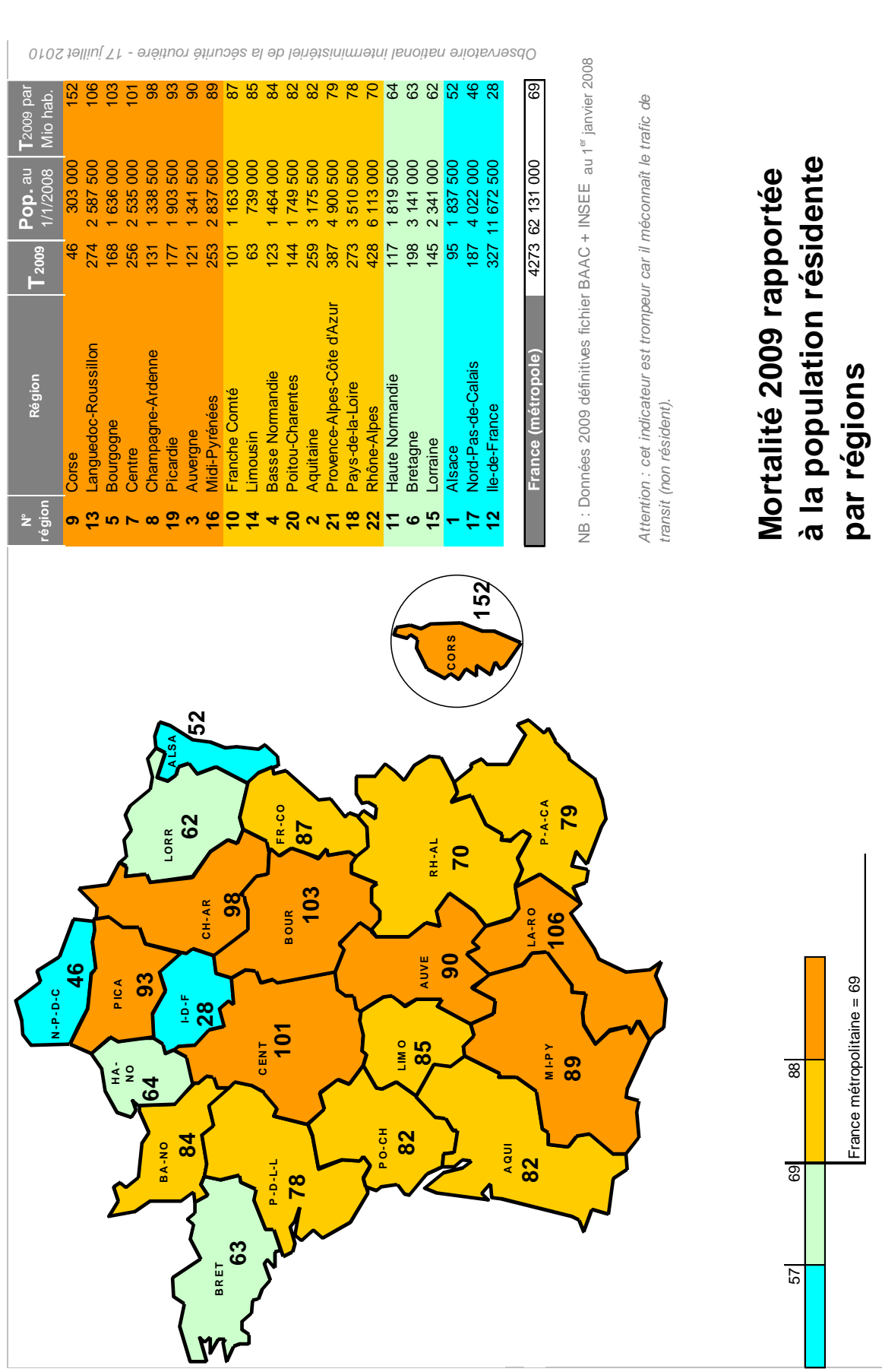
Evolutions sur le long terme : 2002-2009

Le graphique, ci-dessous, donne les effectifs en valeur absolue des trois mortalités (cyclos, motos, non 2RM) région par région. On voit que la géographie de la flambée 2009 de la mortalité motos correspond aux régions où cette mortalité est la plus installée en proportion (ce qui recoupe assez bien la géographie des immatriculations neuves).



Autrement dit, la mortalité motos a flambé là où le trafic motos est le plus dense (à l'exception de l'Île-de-France, qui a baissé de -4 %, mais les motards tués y représentent encore un mort sur trois et bien sûr le réseau y est très spécifique). En PACA, les motos représentent 36 % de la mortalité routière, en hausse d'un tiers par rapport à 2008. Même proportion en Corse, en hausse de 25 %.

Annexe G1



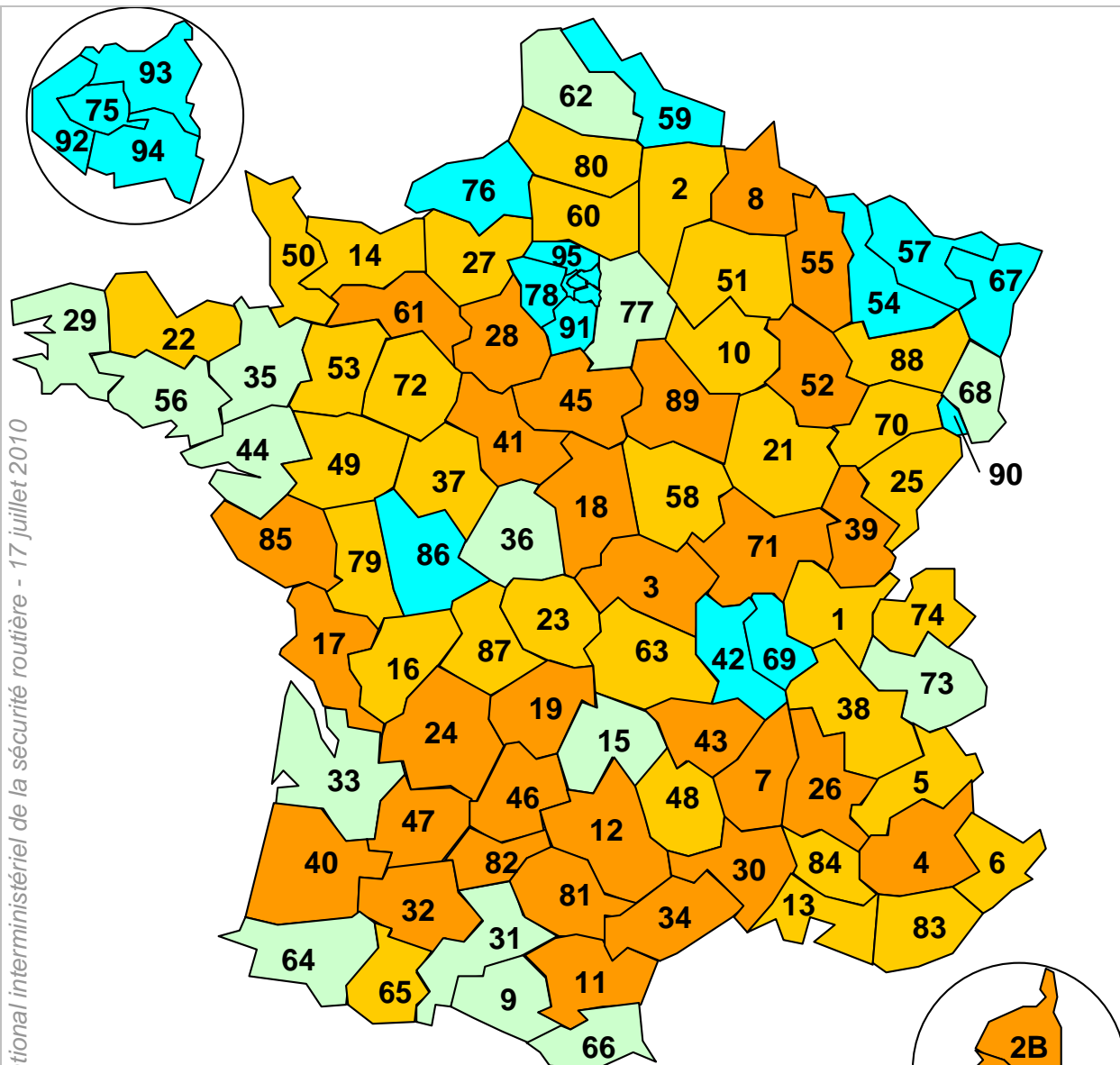
Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 17 juillet 2010

NB : Données 2009 définitives fichier BAAC + INSEE au 1^{er} janvier 2008

Attention : cet indicateur est trompeur car il méconnaît le trafic de transit (non résident).

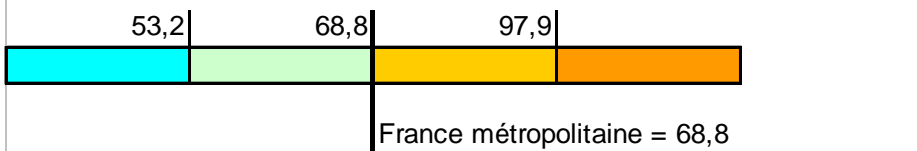
Mortalité 2009 rapportée à la population résidente par régions

Annexe G2 (P.1/2)



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 17 juillet 2010

Mortalité 2009 rapportée à la population résidente par départements



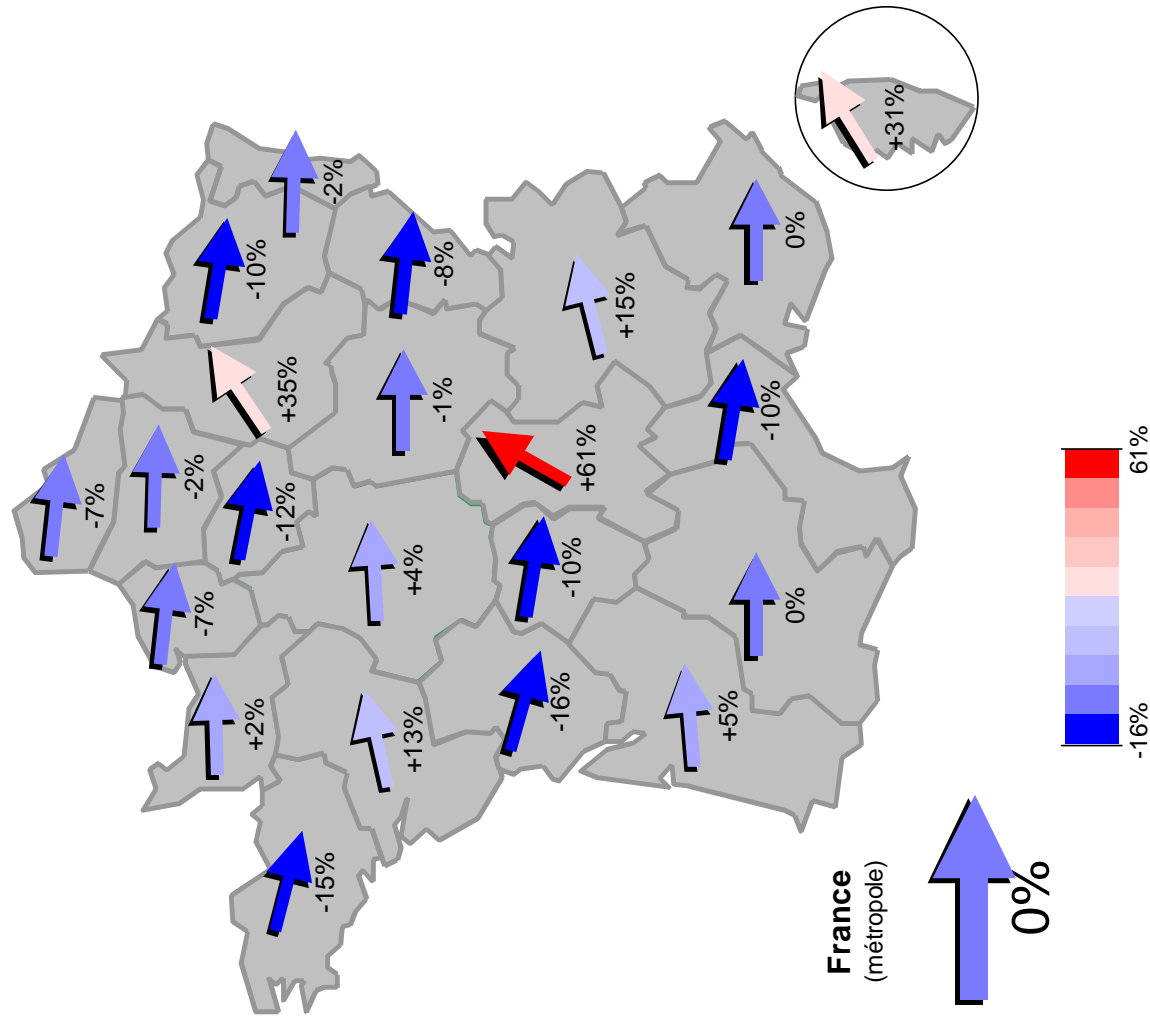
NB : Données 2009 définitives fichier BAAC + INSEE au 1^{er} janvier 2008

Attention : cet indicateur est trompeur car il ne tient pas compte du trafic de transit (non résident).

Annexe G2 (P.2/2)

N° dépt	Département	T ₂₀₀₉	Pop. au 1/1/2008	T ₂₀₀₉ par Mio hab.	N° dépt	Département	T ₂₀₀₉	Pop. au 1/1/2008	T ₂₀₀₉ par Mio hab.
32	Gers	31	184 500	168,0	23	Creuse	10	123 500	81,0
2B	Haute-Corse	27	161 500	167,2	48	Lozère	6	77 000	77,9
11	Aude	52	349 500	148,8	87	Haute-Vienne	29	373 000	77,7
40	Landes	54	371 500	145,4	14	Calvados	51	676 000	75,4
82	Tarn-et-Garonne	32	234 500	136,5	72	Sarthe	42	559 500	75,1
2A	Corse-du-Sud	19	141 500	134,3	63	Puy-de-Dôme	47	629 000	74,7
43	Haute-Loire	29	221 500	130,9	25	Doubs	39	522 500	74,6
30	Gard	90	696 500	129,2	58	Nièvre	16	221 000	72,4
61	Orne	37	292 000	126,7	37	Indre-et-Loire	42	585 500	71,7
28	Eure-et-Loir	53	424 000	125,0	38	Isère	85	1 188 500	71,5
18	Cher	39	314 500	124,0	16	Charente	25	350 500	71,3
39	Jura	32	259 500	123,3	49	Maine-et-Loire	55	775 000	71,0
89	Yonne	42	342 000	122,8	22	Côtes d'Armor	41	579 000	70,8
41	Loir-et-Cher	40	327 500	122,1	50	Manche	35	496 000	70,6
4	Alpes de Hautes-Provence	19	157 500	120,6	13	Bouches-du-Rhône	139	1 973 000	70,5
26	Drôme	57	477 500	119,4	6	Alpes-Maritimes	75	1 089 500	68,8
46	Lot	20	172 000	116,3	68	Haut-Rhin	51	746 500	68,3
55	Meuse	22	194 000	113,4	44	Loire-Atlantique	86	1 259 000	68,3
12	Aveyron	31	275 500	112,5	56	Morbihan	48	708 000	67,8
47	Lot-et-Garonne	36	326 000	110,4	77	Seine-et-Marne	86	1 301 500	66,1
71	Saône-et-Loire	60	552 500	108,6	33	Gironde	91	1 422 500	64,0
45	Loiret	69	651 000	106,0	15	Cantal	9	148 500	60,6
3	Allier	36	342 500	105,1	9	Ariège	9	150 000	60,0
17	Charente-Maritime	64	609 500	105,0	29	Finistère	53	888 500	59,7
81	Tarn	39	372 000	104,8	35	Ille-et-Vilaine	56	965 500	58,0
7	Ardèche	32	312 000	102,6	64	Pyrénées-Atlantique	37	647 000	57,2
52	Haute-Marne	19	186 500	101,9	31	Haute-Garonne	69	1 220 000	56,6
85	Vendée	62	615 000	100,8	36	Indre	13	232 500	55,9
24	Dordogne	41	408 500	100,4	66	Pyrénées-Orientales	24	441 500	54,4
34	Hérault	102	1 023 000	99,7	73	Savoie	22	409 000	53,8
19	Corrèze	24	242 500	99,0	62	Pas-de-Calais	78	1 459 000	53,5
8	Ardennes	28	284 000	98,6	57	Moselle	55	1 039 500	52,9
51	Marne	55	566 000	97,2	76	Seine-Maritime	65	1 244 000	52,3
70	Haute-Saône	23	238 000	96,6	86	Vienne	22	424 500	51,8
65	Hautes-Pyrénées	22	229 000	96,1	42	Loire	38	741 500	51,2
21	Côte-d'Or	50	520 500	96,1	90	Territoire-de-Belfort	7	143 000	49,0
10	Aube	29	302 000	96,0	69	Rhône	77	1 689 000	45,6
60	Oise	76	799 500	95,1	54	Meurthe-et-Moselle	33	727 500	45,4
83	Var	94	1 005 000	93,5	59	Nord	109	2 563 000	42,5
53	Mayenne	28	302 000	92,7	67	Bas-Rhin	44	1 091 000	40,3
74	Haute-Savoie	66	715 000	92,3	78	Yvelines	49	1 409 000	34,8
88	Vosges	35	380 000	92,1	93	Seine-Saint-Denis	43	1 517 000	28,3
80	Somme	52	566 500	91,8	95	Val-d'Oise	31	1 167 000	26,6
2	Aisne	49	537 500	91,2	91	Essonne	27	1 209 500	22,3
79	Deux-Sèvres	33	365 000	90,4	94	Val-de-Marne	28	1 311 500	21,3
84	Vaucluse	49	542 000	90,4	75	Paris	45	2 199 500	20,5
27	Eure	52	575 500	90,4	92	Hauts-de-Seine	18	1 557 500	11,6
1	Ain	51	580 500	87,9					
5	Hautes-Alpes	11	133 500	82,4					
France (métropole)							4 273	62 131 000	68,8

Annexe G3



N° région	Région	T 2008	T 2009	Delta	Delta %
20	Poitou-Charentes	172	144	-28	-16%
6	Bretagne	234	198	-36	-15%
12	Ile-de-France	371	327	-44	-12%
13	Languedoc-Roussillon	305	274	-31	-10%
14	Limousin	70	63	-7	-10%
15	Lorraine	161	145	-16	-10%
10	Franche Comté	110	101	-9	-8%
17	Nord-Pas-de-Calais	202	187	-15	-7%
11	Haute Normandie	126	117	-9	-7%
19	Picardie	181	177	-4	-2%
1	Alsace	97	95	-2	-2%
5	Bourgogne	169	168	-1	-1%
21	Provence-Alpes-Côte d'Azur	388	387	-1	0%
16	Midi-Pyrénées	253	253	0	0%
4	Basse Normandie	121	123	2	2%
7	Centre	247	256	9	4%
2	Aquitaine	247	259	12	5%
18	Pays-de-la-Loire	241	273	32	13%
22	Rhône-Alpes	373	428	55	15%
9	Corse	35	46	11	31%
8	Champagne-Ardenne	97	131	34	35%
3	Auvergne	75	121	46	61%

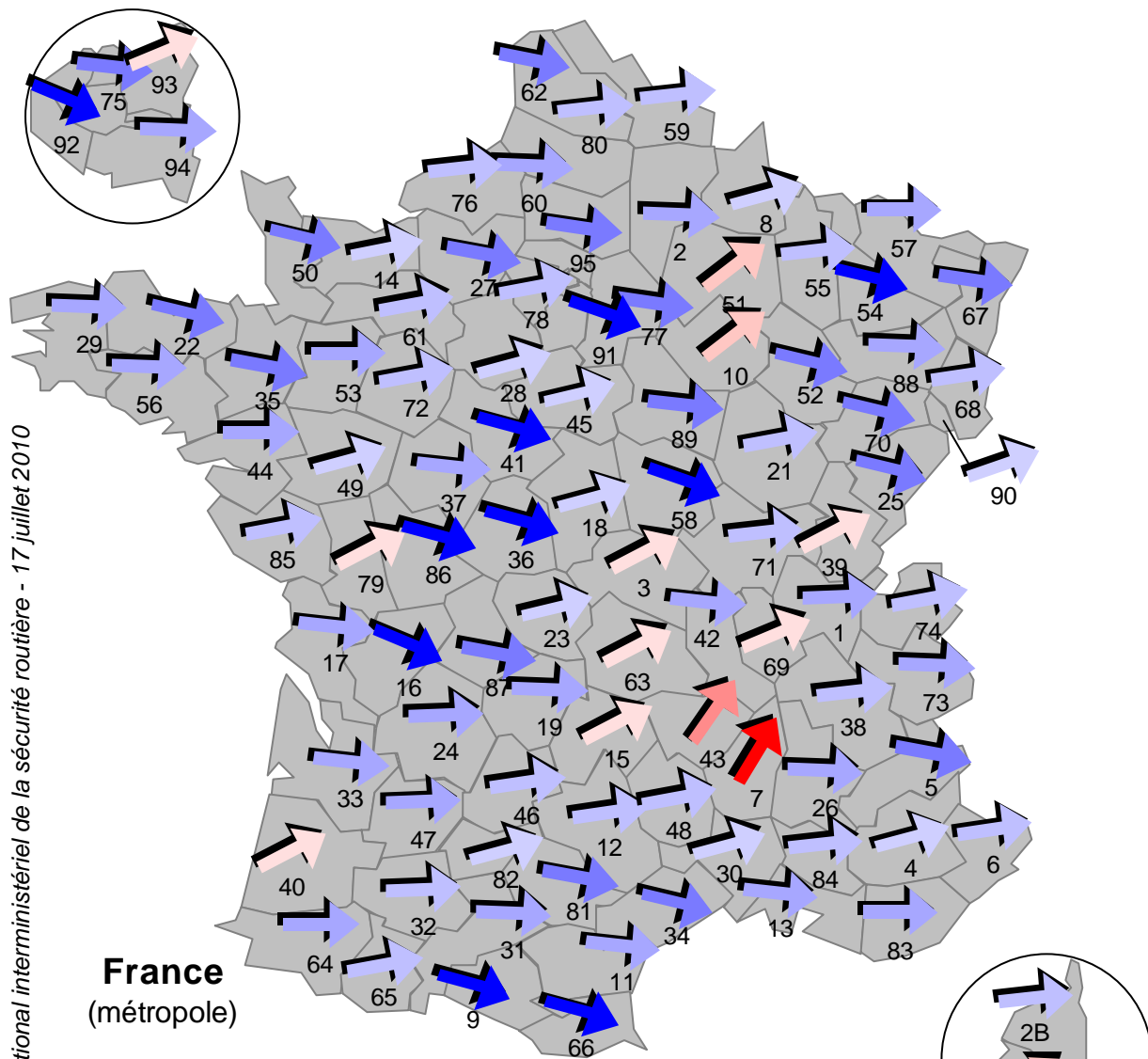
Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 17 juillet 2010

NB : Données 2008 et 2009 définitives fichier BAAC.

Les résultats à l'échelle du département, restent volatils et doivent être considérés avec précaution.

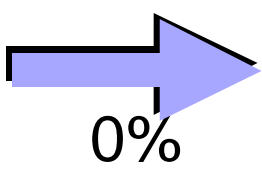
Evolution de la mortalité de 2008 à 2009 par régions

Annexe G4 (P.1/2)



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 17 juillet 2010

France
(métropole)



NB : Données 2008 et 2009 définitives fichier BAAC.

Les résultats à l'échelle du département, restent volatils et doivent être considérés avec précaution.

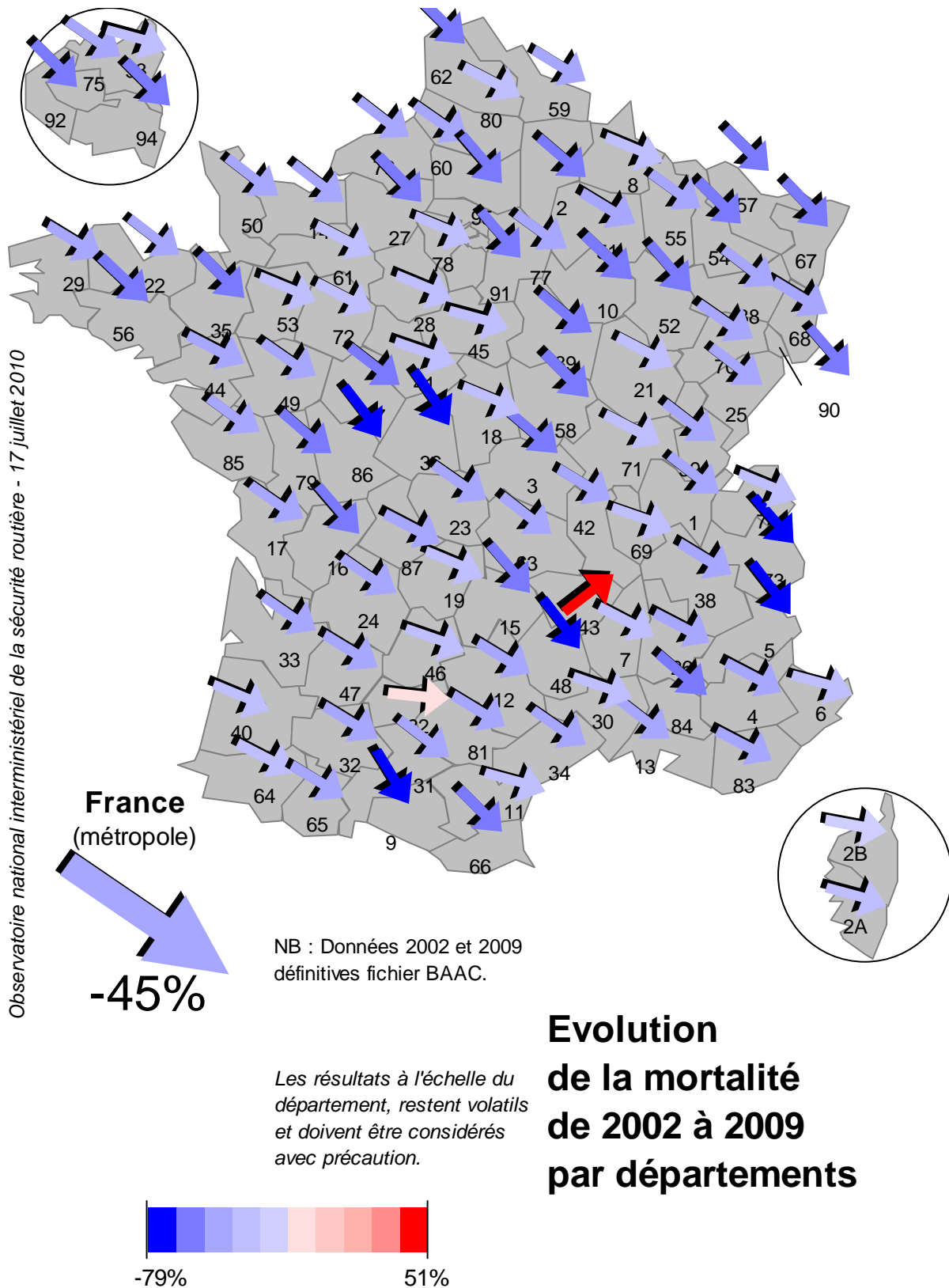
Evolution de la mortalité de 2008 à 2009 par départements



Annexe G4 (P.2/2)

N° dépt	Département	T2008	T2009	Delta	Delta%		N° dépt	Département	T2008	T2009	Delta	Delta%	
92	Hauts-de-Seine	34	18	-16	-47%	↓	1	Ain	49	51	2	4%	↓
16	Charente	45	25	-20	-44%		24	Dordogne	39	41	2	5%	
91	Essonne	45	27	-18	-40%		32	Gers	29	31	2	7%	
58	Nièvre	26	16	-10	-38%		80	Somme	48	52	4	8%	
86	Vienne	34	22	-12	-35%		55	Meuse	20	22	2	10%	
36	Indre	20	13	-7	-35%		59	Nord	99	109	10	10%	
66	Pyrénées-Orientales	35	24	-11	-31%		71	Saône-et-Loire	54	60	6	11%	
41	Loir-et-Cher	58	40	-18	-31%		84	Vaucluse	44	49	5	11%	
9	Ariège	13	9	-4	-31%		38	Isère	76	85	9	12%	
54	Meurthe-et-Moselle	47	33	-14	-30%		76	Seine-Maritime	58	65	7	12%	
50	Manche	49	35	-14	-29%	2B	Haute-Corse	24	27	3	13%		
70	Haute-Saône	32	23	-9	-28%	12	Aveyron	27	31	4	15%		
52	Haute-Marne	26	19	-7	-27%	6	Alpes-Maritimes	65	75	10	15%		
22	Côtes d'Armor	56	41	-15	-27%	68	Haut-Rhin	44	51	7	16%		
34	Hérault	138	102	-36	-26%	46	Lot	17	20	3	18%		
25	Doubs	52	39	-13	-25%	61	Orne	31	37	6	19%		
62	Pas-de-Calais	103	78	-25	-24%	48	Lozère	5	6	1	20%		
27	Eure	68	52	-16	-24%	85	Vendée	51	62	11	22%		
81	Tarn	51	39	-12	-24%	21	Côte-d'Or	41	50	9	22%		
5	Hautes-Alpes	14	11	-3	-21%	65	Hautes-Pyrénées	18	22	4	22%		
35	Ile-et-Vilaine	70	56	-14	-20%	74	Haute-Savoie	54	66	12	22%		
87	Haute-Vienne	36	29	-7	-19%	78	Yvelines	40	49	9	23%		
77	Seine-et-Marne	104	86	-18	-17%	72	Sarthe	34	42	8	24%		
67	Bas-Rhin	53	44	-9	-17%	14	Calvados	41	51	10	24%		
95	Val-d'Oise	37	31	-6	-16%	23	Creuse	8	10	2	25%		
89	Yonne	48	42	-6	-13%	45	Loiret	54	69	15	28%		
75	Paris	51	45	-6	-12%	30	Gard	69	90	21	30%		
13	Bouches-du-Rhône	156	139	-17	-11%	49	Maine-et-Loire	42	55	13	31%		
11	Aude	58	52	-6	-10%	28	Eure-et-Loir	40	53	13	33%		
17	Charente-Maritime	71	64	-7	-10%	8	Ardennes	21	28	7	33%		
42	Loire	42	38	-4	-10%	82	Tarn-et-Garonne	24	32	8	33%		
33	Gironde	100	91	-9	-9%	18	Cher	29	39	10	34%		
37	Indre-et-Loire	46	42	-4	-9%	4	Alpes de Hautes-Provence	14	19	5	36%		
88	Vosges	38	35	-3	-8%	90	Territoire-de-Belfort	5	7	2	40%		
19	Corrèze	26	24	-2	-8%	93	Seine-Saint-Denis	30	43	13	43%		
56	Morbihan	52	48	-4	-8%	69	Rhône	53	77	24	45%		
60	Oise	82	76	-6	-7%	3	Allier	24	36	12	50%		
31	Haute-Garonne	74	69	-5	-7%	15	Cantal	6	9	3	50%		
94	Val-de-Marne	30	28	-2	-7%	40	Landes	36	54	18	50%		
26	Drôme	61	57	-4	-7%	79	Deux-Sèvres	22	33	11	50%		
29	Finistère	56	53	-3	-5%	63	Puy-de-Dôme	31	47	16	52%		
73	Savoie	23	22	-1	-4%	39	Jura	21	32	11	52%		
2	Aisne	51	49	-2	-4%	51	Marne	33	55	22	67%		
57	Moselle	56	55	-1	-2%	10	Aube	17	29	12	71%		
83	Var	95	94	-1	-1%	2A	Corse-du-Sud	11	19	8	73%		
44	Loire-Atlantique	86	86	0	0%	43	Haute-Loire	14	29	15	107%		
53	Mayenne	28	28	0	0%	7	Ardèche	15	32	17	113%		
64	Pyrénées-Atlantiques	37	37	0	0%								
47	Lot-et-Garonne	35	36	1	3%								
France (métropole)		4275	4273	-2	0%								

Annexe G6 (P.1/2)

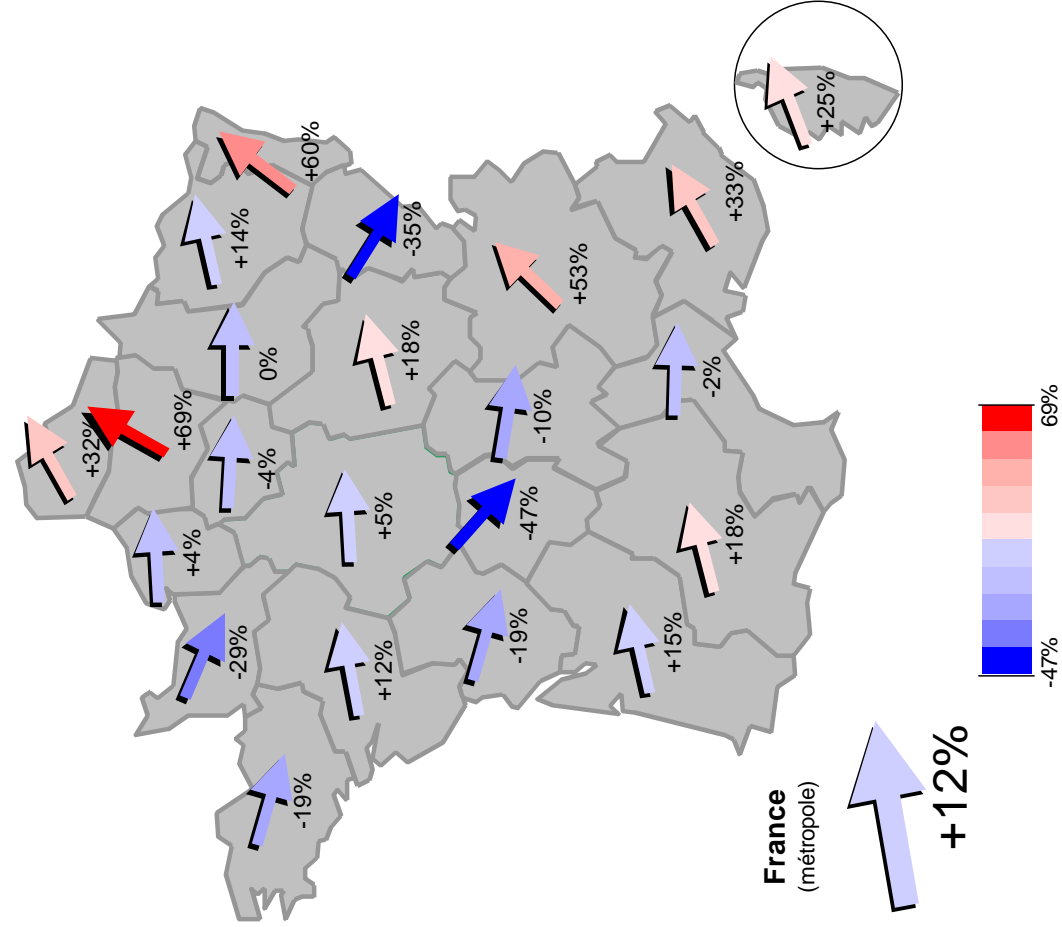


Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 17 juillet 2010

Annexe G6 (P.2/2)

N° dépt	Département	T2002	T2009	Delta	Delta%	N° dépt	Département	T2002	T2009	Delta	Delta%
9	Ariège	43	9	-34	-79%	60	Oise	137	76	-61	-44%
36	Indre	52	13	-39	-75%	24	Dordogne	74	41	-33	-44%
86	Vienne	78	22	-56	-72%	75	Paris	80	45	-35	-44%
48	Lozère	20	6	-14	-70%	49	Maine-et-Loire	95	55	-40	-42%
5	Hautes-Alpes	34	11	-23	-68%	47	Lot-et-Garonne	61	36	-25	-41%
73	Savoie	64	22	-42	-66%	32	Gers	52	31	-21	-41%
52	Haute-Marne	53	19	-34	-64%	29	Finistère	89	53	-36	-40%
91	Essonne	76	27	-49	-64%	51	Marne	92	55	-37	-40%
90	Territoire-de-Belfort	19	7	-12	-64%	42	Loire	63	38	-25	-40%
15	Cantal	25	9	-16	-63%	59	Nord	181	109	-72	-40%
16	Charente	67	25	-42	-63%	65	Hautes-Pyrénées	36	22	-14	-39%
95	Val-d'Oise	83	31	-52	-63%	68	Haut-Rhin	83	51	-32	-39%
27	Eure	138	52	-86	-62%	38	Isère	138	85	-53	-38%
67	Bas-Rhin	113	44	-69	-61%	12	Aveyron	50	31	-19	-38%
58	Nièvre	40	16	-24	-60%	81	Tarn	63	39	-24	-38%
57	Moselle	135	55	-80	-59%	87	Haute-Vienne	46	29	-17	-37%
92	Hauts-de-Seine	44	18	-26	-59%	4	Alpes de Hautes-Provence	30	19	-11	-37%
54	Meurthe-et-Moselle	80	33	-47	-59%	26	Drôme	90	57	-33	-37%
35	Ille-et-Vilaine	135	56	-79	-58%	83	Var	148	94	-54	-36%
66	Pyrénées-Orientales	58	24	-34	-58%	44	Loire-Atlantique	135	86	-49	-36%
94	Val-de-Marne	66	28	-38	-58%	72	Sarthe	65	42	-23	-36%
56	Morbihan	112	48	-64	-57%	71	Saône-et-Loire	93	60	-33	-35%
62	Pas-de-Calais	182	78	-104	-57%	7	Ardèche	49	32	-17	-35%
10	Aube	66	29	-37	-56%	64	Pyrénées-Atlantiques	57	37	-20	-35%
3	Allier	80	36	-44	-55%	61	Orne	56	37	-19	-33%
84	Vaucluse	106	49	-57	-54%	80	Somme	78	52	-26	-33%
2	Aisne	102	49	-53	-52%	21	Côte-d'Or	75	50	-25	-33%
89	Yonne	87	42	-45	-51%	28	Eure-et-Loir	78	53	-25	-32%
79	Deux-Sèvres	67	33	-34	-51%	19	Corrèze	35	24	-11	-32%
37	Indre-et-Loire	86	42	-44	-51%	18	Cher	57	39	-18	-31%
76	Seine-Maritime	128	65	-63	-49%	8	Ardennes	41	28	-13	-31%
63	Puy-de-Dôme	92	47	-45	-49%	53	Mayenne	41	28	-13	-31%
14	Calvados	99	51	-48	-49%	74	Haute-Savoie	94	66	-28	-30%
22	Côtes d'Armor	79	41	-38	-48%	40	Landes	77	54	-23	-30%
1	Ain	98	51	-47	-48%	78	Yvelines	69	49	-20	-29%
50	Manche	67	35	-32	-48%	30	Gard	126	90	-36	-29%
88	Vosges	67	35	-32	-48%	46	Lot	28	20	-8	-28%
25	Doubs	75	39	-36	-48%	69	Rhône	104	77	-27	-26%
39	Jura	60	32	-28	-47%	41	Loir-et-Cher	53	40	-13	-25%
13	Bouches-du-Rhône	259	139	-120	-46%	93	Seine-Saint-Denis	57	43	-14	-24%
31	Haute-Garonne	128	69	-59	-46%	45	Loiret	91	69	-22	-24%
55	Meuse	41	22	-19	-46%	2A	Corse-du-Sud	25	19	-6	-23%
85	Vendée	114	62	-52	-46%	6	Alpes-Maritimes	96	75	-21	-22%
77	Seine-et-Marne	158	86	-72	-46%	11	Aude	66	52	-14	-22%
33	Gironde	166	91	-75	-45%	2B	Haute-Corse	32	27	-5	-16%
17	Charente-Maritime	117	64	-53	-45%	82	Tarn-et-Garonne	34	32	-2	-6%
23	Creuse	18	10	-8	-45%	43	Haute-Loire	19	29	10	51%
70	Haute-Saône	42	23	-19	-45%						
34	Hérault	184	102	-82	-45%						
France (métropole)								7742	4273	-3469	-45%

Annexe G7

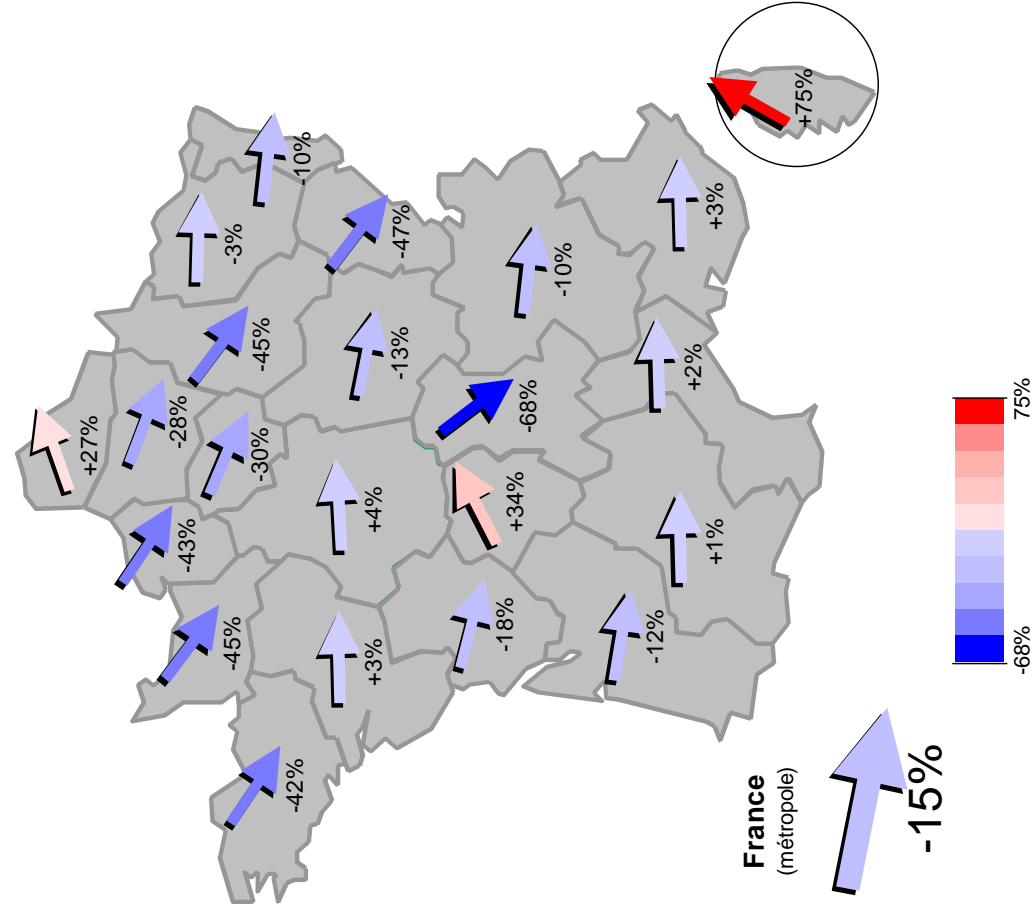


N° région	Région	Tmotos 2008	Tmotos 2009	Delta Tmotos
14	Limousin	19	10	-47%
10	Franche Comté	20	13	-35%
4	Basse Normandie	24	17	-29%
6	Bretagne	32	26	-19%
20	Poitou-Charentes	27	22	-19%
3	Auvergne	10	9	-10%
12	Ile-de-France	111	107	-4%
13	Languedoc-Roussillon	52	51	-2%
8	Champagne-Ardenne	13	13	0%
11	Haute Normandie	24	25	4%
7	Centre	38	40	5%
18	Pays-de-la-Loire	51	57	12%
15	Lorraine	28	32	14%
2	Aquitaine	41	47	15%
5	Bourgogne	22	26	18%
16	Midi-Pyrénées	33	39	18%
9	Corse	12	15	25%
17	Nord-Pas-de-Calais	37	49	32%
21	Provence-Alpes-Côte d'Azur	104	138	33%
22	Rhône-Alpes	66	101	53%
1	Alsace	15	24	60%
19	Picardie	16	27	69%
France (métropole)		795	888	12%

NB : Données 2008 et 2009 définitives BAAC

Evolution 2008-2009 de la mortalité motos par régions

Annexe G8



N° région	Région	T motos 2002	T motos 2009	Delta	Delta %
3	Auvergne	28	9	-19	-68%
10	Franche Comté	25	13	-12	-47%
4	Basse Normandie	31	17	-14	-45%
8	Champagne-Ardenne	24	13	-11	-45%
11	Haute Normandie	44	25	-19	-43%
6	Bretagne	45	26	-19	-42%
12	Ile-de-France	154	107	-47	-30%
19	Picardie	37	27	-10	-28%
20	Poitou-Charentes	27	22	-5	-18%
5	Bourgogne	30	26	-4	-13%
2	Aquitaine	53	47	-6	-12%
1	Alsace	27	24	-3	-10%
22	Rhône-Alpes	112	101	-11	-10%
15	Lorraine	33	32	-1	-3%
16	Midi-Pyrénées	38	39	1	1%
13	Languedoc-Roussillon	50	51	1	2%
18	Pays-de-la-Loire	56	57	1	3%
21	Provence-Alpes-Côte d'Azur	134	138	4	3%
7	Centre	38	40	2	4%
17	Nord-Pas-de-Calais	38	49	11	27%
14	Limousin	7	10	3	34%
9	Corse	9	15	6	75%

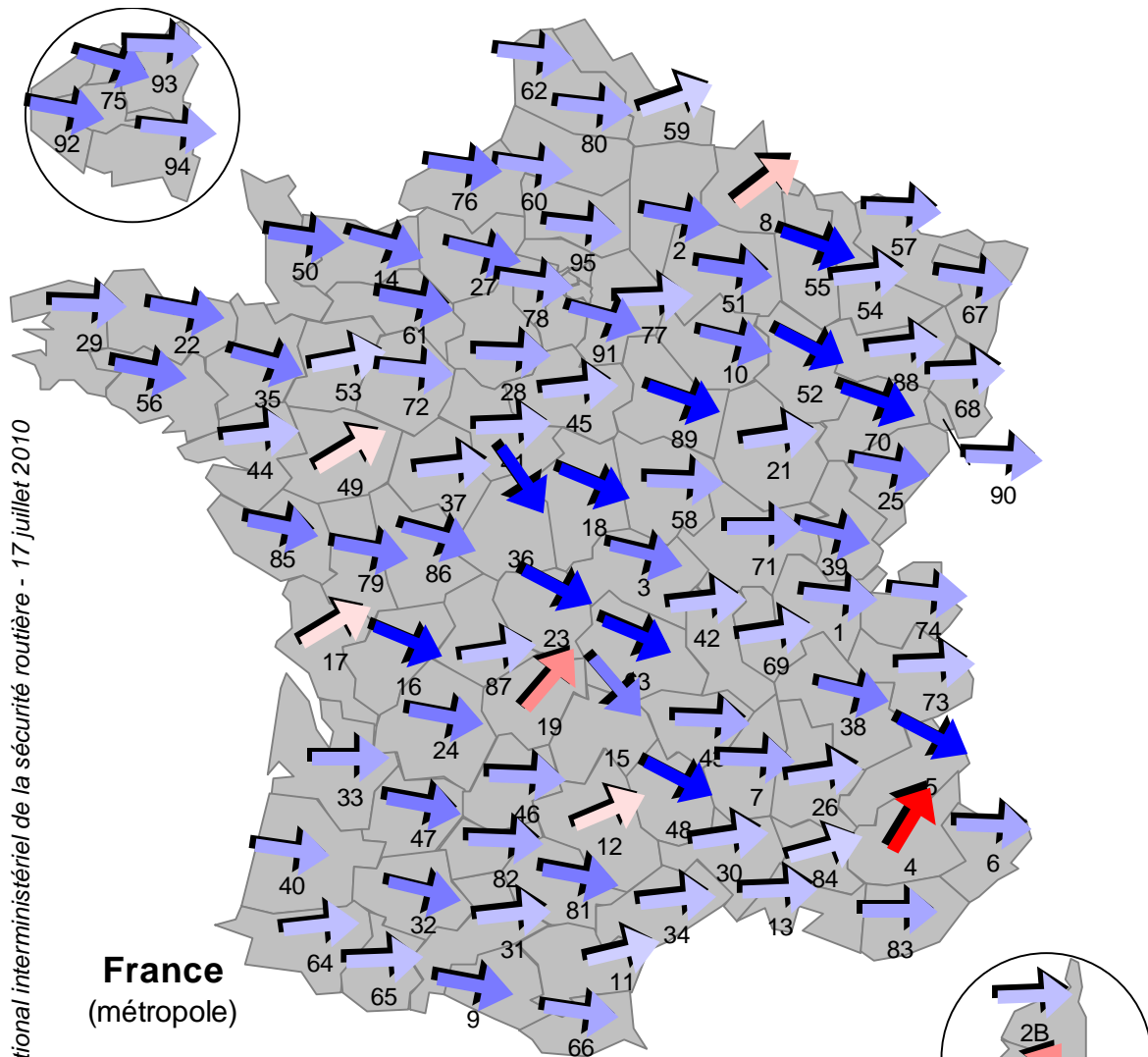
France (métropole) 1040 888 -152 -15%

NB : Données 2002 et 2009 définitives fichier BAAC.

Les résultats à l'échelle du département restent volatils et doivent être considérés avec précaution.

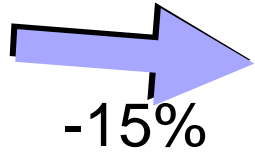
Evolution 2002-2009 de la mortalité motos par régions

Annexe G9 (P.1/2)



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - 17 juillet 2010

France
(métropole)



NB : Données 2002 et 2009 définitives fichier BAAC.

Les résultats à l'échelle du département restent volatils et doivent être considérés avec précaution.

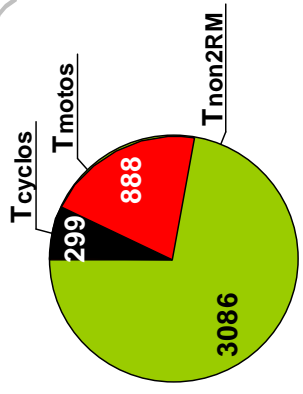
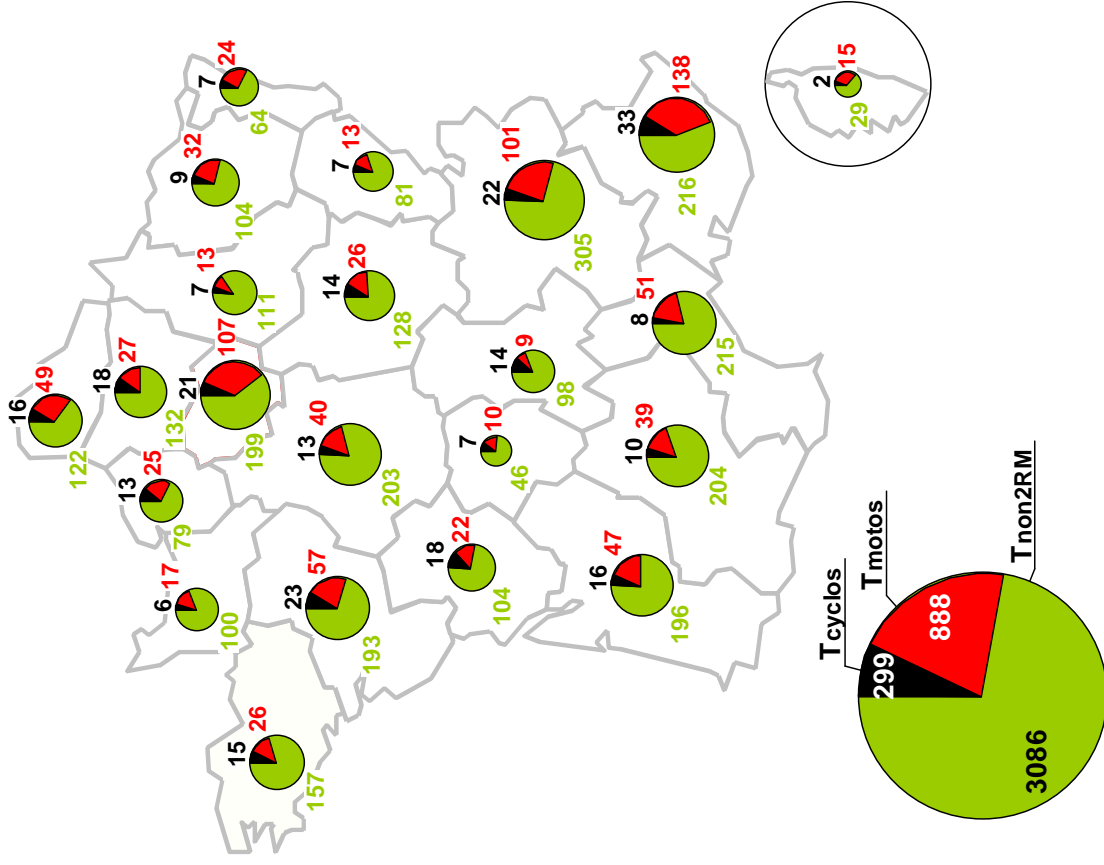
Evolution 2002-2009 de la mortalité motos par départements



Annexe G9 (P.2/2)

N° dépt	Département	Tmotos 2002	Tmotos 2009	Delta	Delta%		N° dépt	Département	Tmotos 2002	Tmotos 2009	Delta	Delta%	
5	Hautes-Alpes	6	0	-6	-100%	↓	57	Moselle	13	11	-2	-14%	↓
23	Creuse	1	0	-1	-100%		93	Seine-Saint-Denis	16	14	-2	-13%	
48	Lozère	6	0	-6	-100%		6	Alpes-Maritimes	33	30	-3	-9%	
52	Haute-Marne	10	1	-9	-90%		28	Eure-et-Loir	6	6	0	-6%	
63	Puy-de-Dôme	16	2	-14	-88%		29	Finistère	9	8	-1	-6%	
16	Charente	6	1	-5	-84%		43	Haute-Loire	2	2	0	-6%	
18	Cher	10	2	-8	-79%		46	Lot	2	2	0	-6%	
55	Meuse	4	1	-3	-77%		58	Nièvre	2	2	0	-6%	
70	Haute-Saône	4	1	-3	-77%		82	Tarn-et-Garonne	3	3	0	-6%	
89	Yonne	10	3	-7	-69%		90	Territoire-de-Belfort	1	1	0	-6%	
35	Ille-et-Vilaine	15	6	-9	-60%	83	Var	43	41	-2	-4%		
75	Paris	30	12	-18	-60%	33	Gironde	25	24	-1	-2%		
86	Vienne	7	3	-4	-60%	71	Saône-et-Loire	11	11	0	3%		
91	Essonne	17	7	-10	-59%	77	Seine-et-Marne	22	24	2	7%		
14	Calvados	14	6	-8	-57%	13	Bouches-du-Rhône	40	43	3	9%		
10	Aube	4	2	-2	-53%	68	Haut-Rhin	12	13	1	11%		
27	Eure	24	11	-13	-53%	41	Loir-et-Cher	5	6	1	12%		
32	Gers	4	2	-2	-53%	65	Hautes-Pyrénées	5	6	1	12%		
38	Isère	26	12	-14	-53%	73	Savoie	5	6	1	12%		
3	Allier	10	5	-5	-48%	2B	Haute-Corse	5	6	1	12%		
39	Jura	7	4	-3	-47%	64	Pyrénées-Atlantiques	9	10	1	17%		
85	Vendée	20	11	-9	-46%	31	Haute-Garonne	15	18	3	20%		
56	Morbihan	13	7	-6	-45%	37	Indre-et-Loire	7	9	2	20%		
24	Dordogne	5	3	-2	-44%	42	Loire	7	9	2	20%		
79	Deux-Sèvres	5	3	-2	-44%	34	Hérault	20	25	5	23%		
92	Hauts-de-Seine	14	8	-6	-42%	44	Loire-Atlantique	13	16	3	25%		
2	Aisne	9	5	-4	-42%	45	Loiret	10	12	2	25%		
22	Côtes d'Armor	9	5	-4	-42%	54	Meurthe-et-Moselle	10	12	2	25%		
25	Doubs	12	7	-5	-40%	88	Vosges	6	8	2	25%		
9	Ariège	3	2	-1	-38%	30	Gard	12	15	3	28%		
47	Lot-et-Garonne	6	4	-2	-38%	87	Haute-Vienne	5	7	2	31%		
61	Orne	6	4	-2	-38%	69	Rhône	18	24	6	32%		
81	Tarn	3	2	-1	-38%	21	Côte-d'Or	7	10	3	34%		
50	Manche	11	7	-4	-35%	26	Drôme	10	13	3	35%		
51	Marne	7	5	-2	-33%	53	Mayenne	4	6	2	40%		
76	Seine-Maritime	20	14	-6	-31%	11	Aude	3	5	2	56%		
40	Landes	9	6	-3	-30%	84	Vaucluse	9	14	5	64%		
66	Pyrénées-Orientales	9	6	-3	-30%	59	Nord	19	33	14	71%		
60	Oise	18	13	-5	-28%	12	Aveyron	2	4	2	87%		
67	Bas-Rhin	15	11	-4	-27%	17	Charente-Maritime	7	15	8	100%		
78	Yvelines	20	15	-5	-26%	49	Maine-et-Loire	7	15	8	100%		
1	Ain	11	8	-3	-25%	8	Ardennes	2	5	3	134%		
95	Val-d'Oise	17	13	-4	-24%	19	Corrèze	1	3	2	181%		
74	Haute-Savoie	24	19	-5	-19%	2A	Corse-du-Sud	3	9	6	181%		
94	Val-de-Marne	17	14	-3	-18%	4	Alpes de Hautes-Provence	3	10	7	212%		
62	Pas-de-Calais	19	16	-3	-17%	15	Cantal	0	0	0	#DIV/0!		
72	Sarthe	11	9	-2	-16%	36	Indre	0	5	5	#DIV/0!		
80	Somme	11	9	-2	-16%								
7	Ardèche	12	10	-2	-15%								
France (métropole)		1040	888	-152	-15%								

Annexe G10



France (métropole)

N° région	Région	Tcyclos	Tmotos	Tnon2RM
1	Alsace	7	24	64
2	Aquitaine	16	47	196
3	Auvergne	14	9	98
4	Basse Normandie	6	17	100
5	Bourgogne	14	26	128
6	Bretagne	15	26	157
7	Centre	13	40	203
8	Champagne-Ardenne	7	13	111
9	Corse	2	15	29
10	Franche Comté	7	13	81
11	Haute Normandie	13	25	79
12	Ile-de-France	21	107	199
13	Languedoc-Roussillon	8	51	215
14	Limousin	7	10	46
15	Lorraine	9	32	104
16	Midi-Pyrénées	10	39	204
17	Nord-Pas-de-Calais	16	49	122
18	Pays-de-la-Loire	23	57	193
19	Picardie	18	27	132
20	Poitou-Charentes	18	22	104
21	Provence-Alpes-Côte d'Azur	33	138	216
22	Rhône-Alpes	22	101	305
France (métropole)		299	888	3086

NB : Données BAAC 2009 définitives

Mortalité cycles, motos et autres en 2009 par régions

les rapports

Observatoire
national
interministériel
de la sécurité
routière

Tour Pascal B
92055 La Défense
Cedex

Téléphone :
01 40 81 80 42
télécopie :
01 40 81 80 99

mél :
oniscr.dscr@
developpement-
durable.gouv.fr

Web :
[http://www
.securiteroutiere
.gouv.fr/
rubrique.php3?
id_rubrique=8](http://www.securiteroutiere.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=8)