2018

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année 2018

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONISR

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2018

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2018**

Observatoire national interministériel de la sécurité routière
ONISR

Observatoire national
interministériel
de la sécurité routière
Place Beauvau
75800 PARIS Cedex 08
Tél. : 01 49 27 49 27
Mél : onisr-dscr@interieur.gouv.fr
Site : https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/

Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2019

Crédits photos :
Couverture : Mélanie D'Auria, Manuelle Salathé – ONISR, Laurent Mignaux – Terra, Cerema
Visuels titres chapitres : François Cepas / Sécurité Routière, Jérôme Groisard / Département de la communication et de l'information du MI, Cerema DTerIDF, Frédéric Charmeux, La Dépêche.

ISBN : 978-2-110-77500-9

"En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1er juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre ".

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) est un organisme placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière. Il a pour rôle d'assurer la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales, le suivi des études sur l'insécurité routière, l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées.

Les statistiques des accidents de la route produites par l'ONISR ont été labellisées par Avis n° 2013-02 de l'Autorité de la statistique publique en date du 4 juin 2013 publié au JORF n° 0139 du 18 juin 2013.

Le présent document a été réalisé par l'ONISR et le Cerema sous la direction de Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'ONISR.

Coordination rédactionnelle : Manuelle Salathé, Mélanie D'Auria et le Lieutenant-colonel Pascal Defrance, chargé de mission forces de l'ordre.

Conception graphique : Mélanie D'Auria, chargée d'études accidentologie, ONISR, d'après le graphisme d'Eric Rillardon, Ministère de la transition écologique et solidaire.

Equipe de production :

Anne-Sarah Bernagaud, Christophe Boulanger, Catherine Chauvineau, Laurent Cortinas, Christophe Damas, Florence Decouzon, Catherine Dieudegard, Laurent Dodet, Nicolas Dubos, Gilles Duchamp, Laurent Faucher, Tatiana François, Catherine Fourrel de Frettes, Fabien Gémy, Benoît Hiron, Vincent Ledoux, Rémy Marsolat, Marine Millot, Nathalie Mompart, Pascal Muller, Julie Pelata, Mathieu Rabaud, Bérangère Varin, Eric Villié et Frédérique Villiers – Cerema ;

Esna Amini, Larbi Bennouna, Elisabeth Boucher, Isabelle Claveau, Mélanie D'Auria, Laurent Decoen, Pascal Defrance, Romain Emery, Arnaud Guénivet, Ornella Malagutti, Malek Ouhadda, Malo Quancard, Swathiga Velupillai, Manuelle Salathé et Céline Sautecoeur – ONISR.

Constitution du fichier accident :

- Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) ;
- Direction générale de la police nationale (DGPN),
  pour le recueil sur le terrain des données sur les accidents corporels de la circulation ;
- Préfectures de département,
  pour le recueil et la transmission à l'ONISR des remontées rapides des données accidents et de l'activité des forces de l'ordre ;
- ONISR et Cerema Sud-Ouest
  pour la centralisation et le contrôle qualité du fichier national du BAAC ;
- Observatoires départementaux de sécurité routière, observatoires des collectivités locales et gestionnaires de voirie
  pour la consolidation des données du BAAC.

Services partenaires :

- Services de la Délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) ;
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ;
- Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD) ;
- Service statistique du Ministère de la justice ;
- KANTAR TNS, IFOP ;
- Sociétés concessionnaires d'autoroute (ASFA, SANEF) ;
- Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle (UTAC).

Sommaire

Vision d'ensemble 6
Le fichier national des données BAAC - définitions 8

Analyse générale 9

Aide-mémoire de l'accidentalité en France 10
Les usagers 12
La typologie des accidents 16
Evolution et saisonnalité de la mortalité routière 18
La France dans l'Europe de la sécurité routière 20
Les personnes gravement blessées 22
Le coût de l'insécurité routière 23

Analyses territoriales 25

Les régions de France métropolitaine et indicateurs régionaux 26
Les départements de France métropolitaine et indicateurs départementaux 28
Les territoires ruraux 32
Les autoroutes 34
Les routes hors agglomération 36
Les routes bidirectionnelles 38
L'évaluation du 80 km/h 40
Les territoires urbains et indicateurs urbains de sécurité routière 42
Les voiries en agglomération 46
Les accidents contre obstacles fixes 48
Etudes locales en France métropolitaine (détail page 25) 50
Les Outre-mer 54
Etudes locales en Outre-mer (détail page 25) 58

Analyses thématiques 61

Les piétons 62
Les cyclistes 64
Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes 66
Les deux-roues motorisés : les motocyclistes 68
Les usagers de véhicules de tourisme 71
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire 74
Les accidents impliquant un poids lourd 76
Les accidents impliquant un autocar ou un autobus 78
Les accidents impliquant un train ou un tramway 80
Les accidents selon les caractéristiques des véhicules 82
Les accidents impliquant un véhicule étranger 84
Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans) 86
Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans) 88
Les jeunes adultes (18-24 ans) 90
Les seniors (65 ans et plus) 92
Les accidents liés au travail 94
Périodes de forte accidentalité 96
Eclairages spécifiques 98

Facteurs comportementaux 101

La responsabilité présumée 102
La vitesse 104
Le non-respect des règles de circulation 106
L'alcool 108
Les stupéfiants 110
La santé 112
Le défaut d'attention 114
La ceinture 115
L'équipement du cycliste 116
L'équipement en deux-roues motorisé 117
Les comportements déclarés des conducteurs 118
Les infractions 120
Le permis à points 122
Les condamnations 124

Registres d'intervention 127

Historique 128
Le management de la sécurité routière 130
Les véhicules 132
L'infrastructure routière 134
Les usagers de la route 136
Les secours et soins aux victimes 138
La recherche et les études 140
Les 9 études marquantes (détail page 127) 142
La sécurité routière dans le monde 152

Annexes 155

Le BAAC 156
Le fichier national des accidents 157
Les grandes dates de la sécurité routière 158
Le barème des retraits de points 163
La démographie 164
La mobilité et les déplacements 165
Le réseau routier 166
Le parc automobile des ménages 168
Le parc deux-roues motorisés des ménages 170
Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD 172
Accidentalité par département ou territoire 176
Les données brutes des victimes des accidents de la circulation 178
Les données brutes des conducteurs impliqués, métropole 184
Les séries longues du BAAC 186
Gravité des lésions et des séquelles 195
Glossaire et sigles 196
Bibliographie 198

Vision d'ensemble

L'année 2018 marque un tournant pour la sécurité routière : la mortalité atteint un minimum jamais observé. En 2018, 3 448 personnes sont décédées sur les routes de France. La mortalité est stable dans les Outre-mer (+ 1,7 % par rapport à 2017) mais en forte baisse en métropole (- 5,8 %).

Par rapport à 2010, le nombre de décès de piétons baisse légèrement, celui des cyclistes augmente de + 19 %, et les décès de seniors (65 ans et plus) de + 10 %.

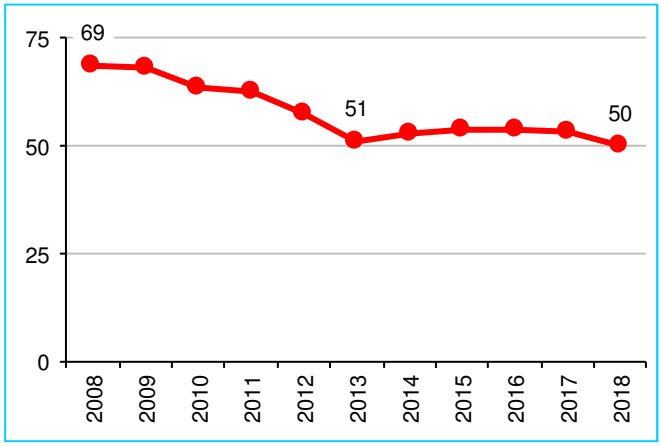
Bilan de l'accidentalité en France (avec Outre-mer)

		Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2018		58 352	3 488	73 253
Année 2017		61 224	3 684	76 840
Evolution 2018 / 2017	nombre	- 2 872	- 196	- 3 587
	%	- 4.7%	- 5.3%	- 4.7%

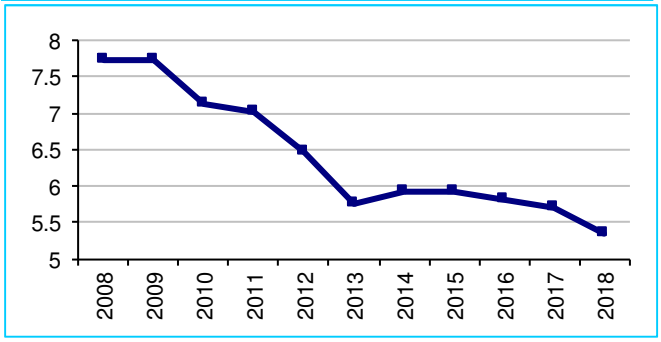
Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

		Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2018		55 766	3 248	69 887
Année 2017		58 613	3 448	73 384
Evolution 2018 / 2017	nombre	- 2 847	- 200	- 3 497
	%	- 4.9%	- 5.8%	- 4.8%

Évolution du nombre annuel de personnes tuées par million d'habitants - France métropolitaine



Évolution du nombre annuel de personnes tuées par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules – France métropolitaine



Sources : ONISR, SDES

3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2018 (- 5,3 % par rapport à 2017), dont 3 248 en France métropolitaine (- 5,8 %) et 240 dans les Outre-mer (+ 1,7 %). La mortalité a fortement baissé avec 196 décès de moins qu'en 2017. C'est le nombre de décès le plus faible jamais enregistré sur les routes de France, soit 7 de moins qu'en 2013, année record.

La France (métropole + Outre-mer) est au 14ème rang de l'Union européenne : 52 personnes ont été tuées par million d'habitants ; ce taux est de 50 en métropole et de 87 en Outre-mer. En métropole sur la période 2014-2018, seuls 32 départements sont en-dessous de la moyenne nationale.

La mortalité rapportée au trafic (en milliards de km parcourus par les véhicules) diminue et s'établit pour la France métropolitaine à 5,4 en 2018. Elle est cette année à un minimum historique jamais atteint.

Le fichier national des accidents corporels (BAAC) enregistre 73 253 personnes blessées, dont 69 887 en métropole (- 4,8 % par rapport à 2017) et 3 366 dans les Outre-mer (- 2,6 %).

Les chapitres ci-après concernent la France métropolitaine, sauf mention contraire.

Usagers

En France métropolitaine, 1 637 usagers de **véhicules de tourisme** ont été tués en 2018, ils représentent 50 % de la mortalité routière. Les décès d'usagers de véhicules de tourisme diminuent de - 7,4 % par rapport à 2017, après une légère hausse (+ 0,4 %) entre 2016 et 2017. Depuis 2010, la mortalité des usagers de VT a baissé de - 22,7 % contre - 18,6 % pour l'ensemble des usagers.

Les usagers de **deux-roues motorisés** représentent 23 % des décès avec 627 **motocyclistes** et 133 **cyclomotoristes** tués en 2018. Après une forte hausse en 2017 (+ 56 décès par rapport à 2016 soit + 9,1 %), la mortalité motocycliste diminue de - 6,3 % par rapport à 2017 et de - 10,9 % par rapport à 2010. Le nombre de cyclomotoristes tués est en hausse (+ 16 décès par rapport à 2017) après 4 ans de diminution.

La mortalité des **piétons** présente une légère baisse en 2018 (- 2,9 %). Le nombre de piétons tués en 2018 s'élève à 470, en légère diminution par rapport à 2010 et proche du minimum observé en 2013 (465).

Les **cyclistes** constituent la seule catégorie d'usagers dont la mortalité présente une hausse pour la troisième année consécutive avec une légère augmentation de + 1,2 % par rapport à 2017. Il s'agit de la seule catégorie dont le nombre de décès en 2018 (175) est supérieur à celui de 2010 (147), en augmentation de + 19,0 %.

La mortalité des usagers de **véhicules utilitaires** légers baisse pour la seconde année consécutive (92 décès en 2018). 44 personnes ont été tuées en **poids lourd** en 2018 (7 de moins qu'en 2017).

Chiffres clés

Parmi les 3 248 personnes décédées en 2018 sur les routes de France métropolitaine :
- plus des trois quarts étaient des hommes (2 492), moins d'un quart étaient des femmes (756) ;
- plus de 2 000 sont décédées sur des routes hors agglomération (2 016) ;
- 695 avaient entre 0 et 24 ans (21 %) ;
- 760 étaient en deux-roues motorisé (23 %) ;
- 470 étaient piétons (14,5 %), dont la moitié (236) étaient âgés de 65 ans ou plus ;
- 747 l'ont été dans un accident avec alcool (30,3 % des décès dans les accidents avec alcoolémie connue).

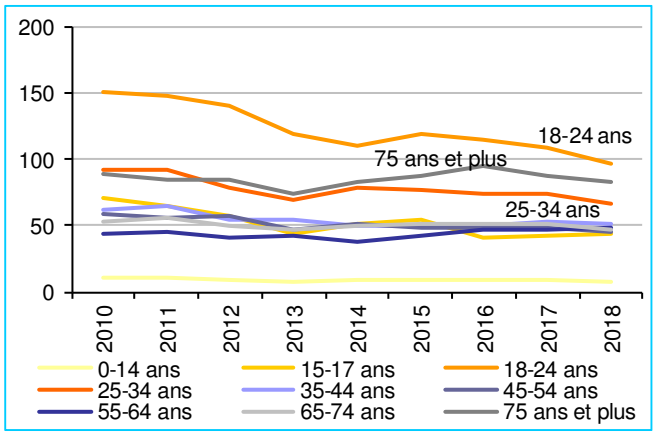
240 personnes ont perdu la vie sur les routes en Outre-mer en 2018 (144 dans les DOM et 96 dans les autres OM), en légère hausse de + 1,7 % par rapport à 2017 et en baisse de - 16,1 % par rapport à 2012.

Classes d'âge

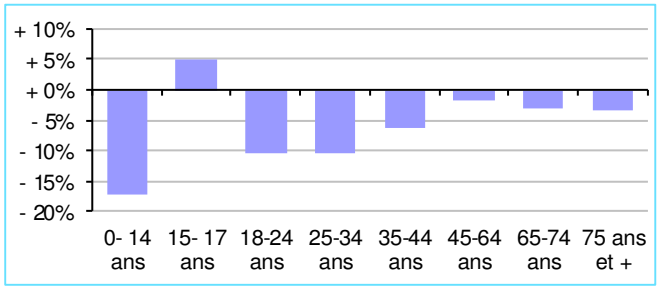
Les mortalités des 18-24 ans et des 25-44 ans régressent nettement (resp. - 10,5 % et - 8,6 % par rapport à 2017). Sur 2010-2018, les baisses les plus fortes concernent les 0-17 ans (- 34 %) et les 18-24 ans (- 39 %), alors que les décès des 75 ans et plus augmentent de + 2 % et ceux des 65-74 ans de + 26 %.

Les jeunes restent les plus touchés en 2018 : 97 jeunes de 18-24 ans tués pour un million de jeunes (j/M) ; notamment, les garçons (153 j/M pour les garçons de 18-24 ans et 156 pour les garçons de 20-24 ans), alors que la moyenne est en France métropolitaine de 50 personnes tuées pour un million d'habitants (t/M). Le taux de mortalité des **75 ans et plus** s'élève à 84 t/M et celui des **25-34 ans** à 67 t/M.

Évolution de la mortalité rapportée à la population selon la classe d'âge, 2010-2017 (Tués / M hab.)



Évolution de la mortalité entre 2017 et 2018 selon la classe d'âge



Facteurs comportementaux dans les accidents mortels

La vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels selon les forces de l'ordre (citée dans 29 % des cas)[1]. L'alcool est une des causes dans 19 % des cas, 30 % des décès interviennent alors qu'au moins une des parties impliquées avait un taux d'alcool au-delà du taux légal. L'usage de stupéfiants est une des causes dans 9 % des cas mais 23 % des décès routiers interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur testé positif. Ainsi, 43,5 % des décès interviennent dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool ou de stupéfiants. Refus de priorité et inattention sont une cause dans 12 % et 9 % des cas.

Réseaux routiers

La mortalité routière est en baisse quel que soit le type de réseau. Sur autoroute, elle décroît de - 4,6 % et s'élève à 269 décès (quasi identique à 2016, 270) ; en agglomération la baisse est équivalente (- 4,7 %) ; le nombre de décès décroît plus fortement sur les routes hors agglomération (- 6,5 %), qui bénéficient depuis le 1er juillet 2018 de la baisse à 80 km/h de la limitation de vitesse.

Enjeux

Réduire la mortalité routière impose d'agir sur l'ensemble véhicule-infrastructure-usagers, d'utiliser l'éducation routière pour réduire les comportements à risque, et de cibler les usagers surreprésentés :
- les jeunes de 18 à 29 ans, 24,1 % de la mortalité, mais 13,7 % de la population ;
- les seniors de 65 ans et plus (25,9 % des tués) dont la population est en forte augmentation du fait du vieillissement de la génération du « baby boom » ;
- les piétons et cyclistes, 19,9 % de la mortalité. 50 % des piétons tués et 41 % des cyclistes tués ont 65 ans ou plus ;
- les deux-roues motorisés, 23,4 % de la mortalité, mais 1,9 % du trafic ;
- 39 % des accidents corporels impliquent un usager en déplacement domicile-travail ou professionnel.

[1] *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2018*, ONISR, 2019.

Le fichier national des données BAAC - définitions

Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime,
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les personnes indemnes : impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident ;
- les victimes : impliquées non indemnes.

Parmi les **victimes**, on distingue :

- les personnes **tuées** : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les **trente jours** qui suivent l'accident ;
- les personnes blessées : victimes non tuées.

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

- les blessés dits « **hospitalisés** » : victimes hospitalisées **plus de 24 heures** ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Références :

Loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique et l'arrêté du 27 mars 2007.

Décision du Conseil de l'Union européenne 93/704/CE du 30 novembre 1993 créant la base statistique européenne en matière d'accidentalité (dénommée « CARE » pour Community road accident database) et précisant les obligations des Etats membres en matière de transmission de statistiques d'accidentalité routière.

Instruction ministérielle INTS1711116J du 18 avril 2017 validant et diffusant la dernière version du guide technique de rédaction des BAAC, avec une évolution de certains champs appliquée progressivement courant 2018 (voir pages 156-157). L'instruction et le guide sont téléchargeables à l'adresse suivante :

https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/contenus/outils-statistiques/series-statistiques

Analyse générale

Aide-mémoire de l'accidentalité en France	10
Les usagers	12
La typologie des accidents	16
Evolution et saisonnalité de la mortalité routière	18
La France dans l'Europe de la sécurité routière	20
Les personnes gravement blessées	22
Le coût de l'insécurité routière	23

Aide-mémoire de l'accidentalité en France

	Nombre de personnes tuées en 2018	Part dans la mortalité en 2018	Evolution de la mortalité 2018/2017		Evolution de la mortalité 2018/2010	Evolution de la mortalité 2010/2000
			Nombre	%		
France métropolitaine	**3 248**	**93.1%**	**- 200**	**- 5.8%**	**- 18.6%**	**- 51.1%**
Outre-mer (OM)	**240**	**6.9%**	**+ 4**	**+ 1.7%**	**- 14.6%**	**ND**
France métropole + OM	**3 488**	**100%**	**- 196**	**- 5.3%**	**- 18.4%**	**ND**
Indicateurs France métropolitaine						
Catégorie d'usagers :						
Piétons	470	14.5%	- 14	- 2.9%	- 3.1%	- 42.8%
Cyclistes	175	5.4%	+ 2	+ 1.2%	+ 19.0%	- 46.2%
Cyclomotoristes	133	4.1%	+ 16	+ 13.7%	- 46.4%	- 46.2%
Motocyclistes	627	19.3%	- 42	- 6.3%	- 10.9%	- 25.7%
Usagers de véhicules de tourisme	1 637	50.4%	- 130	- 7.4%	- 22.7%	- 60.4%
Usagers de véhicules utilitaires	92	2.8%	- 7	- 7.1%	- 37.0%	+ 82.5%
Usagers de poids lourds	44	1.4%	- 7	- 13.7%	- 32.3%	- 47.6%
Transports en commun	3	0.1%	- 11	- 78.6%	- 25.0%	- 80.0%
Voiturettes et tricycles	26	0.8%	- 1	- 3.7%	- 13.3%	+ 15.4%
Autres	41	1.3%	- 6	- 12.8%	- 10.9%	+ 27.8%
Classe d'âge :						
0-14 ans	86	2.6%	- 18	- 17.3%	- 33.8%	- 64.6%
15-17 ans	106	3.3%	+ 5	+ 5.0%	- 34.2%	- 54.5%
18-24 ans	503	15.5%	- 59	- 10.5%	- 39.5%	- 52.4%
25-34 ans	511	15.7%	- 60	- 10.5%	- 27.4%	- 56.1%
35-44 ans	410	12.6%	- 27	- 6.2%	- 24.8%	- 50.0%
45-54 ans	399	12.3%	- 23	- 5.5%	- 21.0%	- 56.6%
55-64 ans	391	12.0%	+ 9	+ 2.4%	+ 11.4%	- 33.5%
65- 74 ans	332	10.2%	- 10	- 2.9%	+ 25.8%	- 58.2%
75 ans et plus	510	15.7%	- 17	- 3.2%	+ 2.0%	- 31.2%
Type de route :						
Autoroutes	269	8.3%	- 13	- 4.6%	+ 5.1%	- 56.2%
Routes hors agglomération	2 016	62.1%	- 140	- 6.5%	- 22.6%	- 50.9%
Agglomération	963	29.6%	- 47	- 4.7%	- 15.0%	- 50.4%
Sexe :						
Hommes	2 492	76.7%	- 178	- 6.7%	- 18.0%	- 51.0%
Femmes	756	23.3%	- 22	- 2.8%	- 20.7%	- 51.7%
Type d'occupant :						
Conducteurs	2 326	71.6%	- 121	- 4.9%	- 18.0%	- 49.0%
Passagers	452	13.9%	- 65	- 12.6%	- 32.7%	- 62.0%
Conducteurs novices	269	8.3%	ND	ND	- 38.1%	ND
Dans un accident impliquant un conducteur :						
novice (permis de moins de 2 ans)	611	18.8%	ND	ND	- 37.1%	ND
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	983	30.3%	- 35	- 3.4%	- 20.0%	ND
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	747	23.0%	- 31	- 4.0%	- 22.4%	- 40.4%
avec test positif aux stupéfiants	502	15.5%	+ 8	+ 1.6%	- 3.8%	ND
de poids lourd	444	13.7%	+ 26	+ 6.2%	- 20.3%	- 47.8%
Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir de pourcentage de tests positifs/résultat test connu :						
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	1 414	43.5%	- 129	- 8.4%	- 33.4%	ND
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	985	30.3%	- 49	- 4.8%	- 19.9%	- 51.0%
avec test positif aux stupéfiants	749	23.1%	- 30	- 3.8%	- 27.5%	ND

Age des conducteurs / piétons	Vélo		Cyclo		Moto		Véhicule de tourisme		Poids lourds		Autre véhicule	Ensemble des conducteurs		Piétons	
	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**
0-14 ans	10	ND	4	0%	0	ND	0	ND	0	ND	2	16	0%	31	0%
15-17 ans	12	14%	29	10%	13	0%	11	18%	0	ND	4	69	10%	23	22%
18-24 ans	8	25%	33	46%	96	9%	540	29%	26	0%	40	743	25%	44	53%
25-34 ans	11	25%	20	56%	170	16%	554	31%	68	0%	83	906	25%	34	48%
35-44 ans	10	0%	14	60%	153	27%	440	25%	113	1%	81	811	21%	37	48%
45-54 ans	20	9%	13	44%	119	28%	411	19%	145	1%	91	799	16%	47	55%
55-64 ans	40	4%	13	43%	89	17%	329	13%	74	1%	77	622	12%	58	28%
65-74 ans	37	5%	7	60%	23	11%	278	7%	7	0%	35	387	9%	71	7%
75 ans et plus	35	4%	3	0%	3	0%	351	2%	0	ND	18	410	2%	177	0%
Total	**183**	**8%**	**136**	**40%**	**666**	**19%**	**2 914**	**20%**	**433**	**1%**	**431**	**4 763**	**18%**	**522**	**24%**

* Nb : Nombre total de conducteurs (ou piétons) impliqués dans un accident mortel.
** 0,5 g/l : Part de conducteurs (ou piétons) ayant un taux supérieur à 0,5 g/l parmi les conducteurs testés (ou piétons testés) impliqués dans un accident mortel.

	Nombre de blessés (B) en 2018	Part dans la totalité des B en 2018	Evolution du nb de B 2018/2017		Evolution du nb de B 2018/2010	Nb de blessés pour 1 personne tuée
			Nombre	%		
France métropolitaine	**69 887**	**95.4%**	**- 3497**	**- 4.8%**	**- 17.3%**	**22**
Outre-mer (OM)	**3 366**	**4.6%**	**- 90**	**- 2.6%**	**- 10.4%**	**14**
France métropole + OM	**73 253**	**100%**	**- 3587**	**- 4.7%**	**- 17.0%**	**21**
Indicateurs France métropolitaine						
Catégorie d'usagers :						
Piétons	9 805	14.0%	- 905	- 8.5%	- 18.9%	21
Cyclistes	4 328	6.2%	+ 140	+ 3.3%	+ 9.0%	25
Cyclomotoristes	5 972	8.5%	+ 105	+ 1.8%	- 48.5%	45
Motocyclistes	13 280	19.0%	- 737	- 5.3%	- 12.4%	21
Usagers de véhicules de tourisme	31 908	45.7%	- 2856	- 8.2%	- 14.0%	19
Usagers de véhicules utilitaires	2 296	3.3%	+ 487	+ 26.9%	- 3.8%	25
Usagers de poids lourds	579	0.8%	- 26	- 4.3%	- 26.6%	13
Transports en commun	644	0.9%	- 69	- 9.7%	+ 13.6%	215
Voiturettes et tricycles	258	0.4%	+ 19	+ 7.9%	- 20.6%	10
Autres	817	1.2%	+ 345	+ 73.1%	+ 68.1%	20
Classe d'âge :						
0-14 ans	5 106	7.3%	- 393	- 7.1%	- 20.4%	59
15-17 ans	4 022	5.8%	- 225	- 5.3%	- 30.8%	38
18-24 ans	13 293	19.0%	- 620	- 4.5%	- 27.2%	26
25-34 ans	14 001	20.0%	- 715	- 4.9%	- 17.2%	27
35-44 ans	10 290	14.7%	- 427	- 4.0%	- 20.1%	25
45-54 ans	9 294	13.3%	- 476	- 4.9%	- 10.1%	23
55-64 ans	6 646	9.5%	- 147	- 2.2%	- 1.1%	17
65-74 ans	3 910	5.6%	- 156	- 3.8%	+ 15.2%	12
75 ans et plus	3 317	4.7%	- 326	- 8.9%	- 10.5%	7
Type de route :						
Autoroutes	7 854	11.2%	- 88	- 1.1%	+ 20.1%	29
Routes hors agglomération	19 593	28.0%	- 1869	- 8.7%	- 9.8%	10
Agglomération	42 440	60.7%	- 1540	- 3.5%	- 24.5%	44
Sexe :						
Hommes	44 768	64.1%	- 2078	- 4.4%	- 14.8%	18
Femmes	25 119	35.9%	- 1419	- 5.3%	- 21.3%	33
Type d'occupant :						
Conducteurs	46 250	66.2%	- 2186	- 4.5%	- 16.9%	20
Passagers	13 832	19.8%	- 683	- 4.7%	- 17.4%	31
Conducteurs novices	5 764	8.2%	ND	ND	- 31.6%	21
Dans un accident impliquant un conducteur :						
novice (permis de moins de 2 ans)	15 127	21.6%	ND	ND	- 35.2%	25
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	8 792	12.6%	+ 885	+ 11.2%	+ 1.0%	9
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	7 202	10.3%	+ 560	+ 8.4%	- 6.2%	10
avec test positif aux stupéfiants	3 226	4.6%	+ 566	+ 21.3%	+ 60.7%	6
de poids lourd	3 442	4.9%	- 80	- 2.3%	- 13.5%	8

Bilan de l'année 2018 France métropolitaine

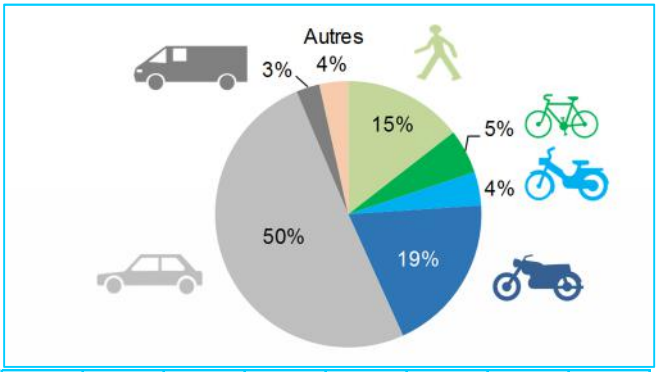
	Accidents corporels	dont Accidents mortels	Victimes (T+B)	Tués à 30 jours (T)	Blessés (B)
Année 2018	55 766	3 050	73 135	3 248	69 887
Année 2017	58 613	3 221	76 832	3 448	73 384
Différence 2018 / 2017	-2 847	-171	-3 697	-200	-3 497
Evolution 2018 / 2017	-4.9%	-5.3%	-4.8%	-5.8%	-4.8%

Bilan de l'année 2018 Outre-mer

	Accidents corporels	dont Accidents mortels	Victimes (T+B)	Tués à 30 jours (T)	Blessés (B)
Année 2018	2 586	217	3 606	240	3 366
Année 2017	2 611	209	3 692	236	3 456
Différence 2018 / 2017	-25	8	-86	4	-90
Evolution 2018 / 2017	-1.0%	3.8%	-2.3%	1.7%	-2.6%

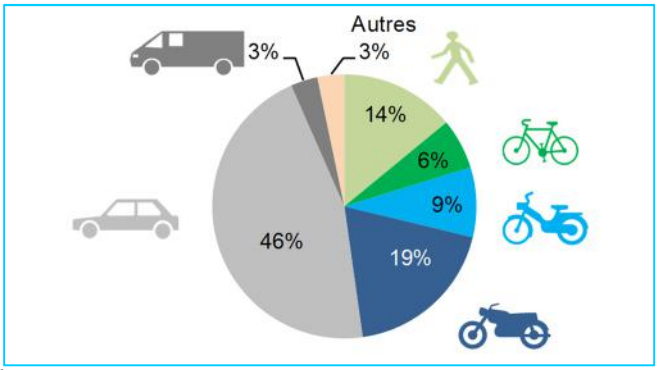
Les usagers

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement



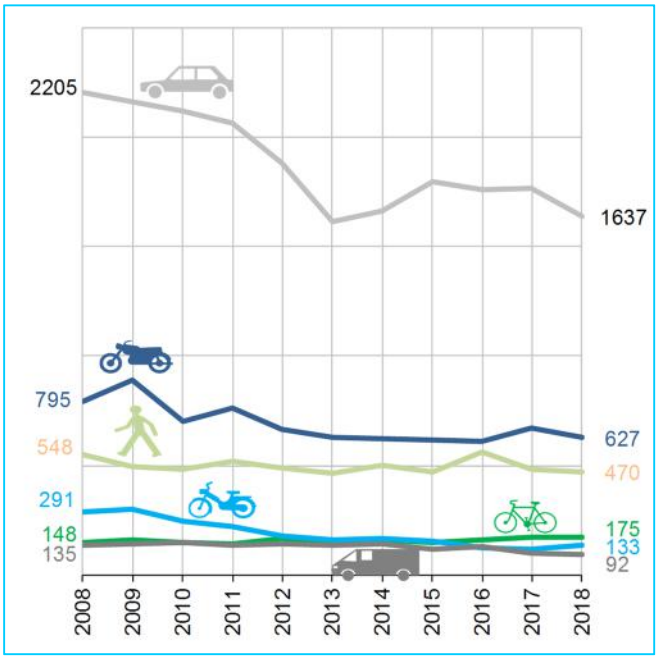
Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	**Total**
470	175	133	627	1 637	92	114	**3 248**

Répartition des personnes blessées selon le mode de déplacement



Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	**Total**
9 805	4 328	5 972	13 280	31 908	2 296	2 298	**69 887**

Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers depuis 2008



Mode de déplacement

Le **véhicule de tourisme** (VT) est le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents. Les automobilistes constituent **la moitié** des personnes tuées et des blessés sur la route.

Les usagers de deux-roues motorisés (2RM) représentent 23 % des décès (dont 19 % pour les motocyclistes et 4 % pour les cyclomotoristes), et 28 % des blessés (19 % pour les motocyclistes et 9 % pour les cyclomotoristes).

Les **piétons** constituent 15 % de la mortalité routière et 14 % des blessés.

Les **cyclistes** présentent des parts plus faibles avec 5 % de la mortalité et 6 % des blessés.

Les autres catégories d'usagers (occupants de véhicules utilitaires (VU), d'autocars, d'autobus, de poids lourds, etc.) représentent des parts plus faibles dans le fichier national des accidents (fichier BAAC) avec au total 7 % des personnes tuées et 6 % des blessés.

Évolution selon le mode

La réduction de la mortalité routière intervenue depuis 2000 n'a pas bénéficié de façon identique à toutes les catégories d'usagers. Ainsi, la part des automobilistes dans la mortalité a notablement diminué (50 % en 2018 contre 65 % en 2000) alors que celle des usagers de 2RM a augmenté (23 % contre 17 % en 2000), de même que celle des piétons (15 % contre 10 % en 2000). La baisse de la mortalité a été plus forte entre 2000 et 2010 qu'après 2010, sauf pour les cyclomotoristes.

Depuis 2000, le nombre de **piétons** tués a baissé de - 45 % et celui des **cyclistes** de - 36 % (soit une baisse de - 3,2 % et - 2,4 % par an en moyenne). Ces gains ont été obtenus pour l'essentiel avant 2010. **Depuis, on observe une stabilité de la mortalité chez les piétons et une hausse de + 19 % chez les cyclistes**.

Les **cyclomotoristes** présentent la plus forte baisse de la mortalité entre 2000 et 2018, avec une diminution de - 71 % des tués (- 6,7 % par an). Sur cette période, le nombre de **motocyclistes** tués n'a baissé que de - 34 % (- 2,3 % par an). Depuis 2010, la mortalité des cyclomotoristes a diminué de - 46 % alors que celle des motocyclistes n'a baissé que de - 11 %.

Le nombre **d'automobilistes** tués **diminue fortement** entre 2000 et 2018, avec une baisse de - 69 % (soit - 6,4 % par an en moyenne). Depuis 2010, la baisse est de - 23 % (- 3,2 % par an). Après une augmentation de 2006 à 2009, la mortalité des usagers de **véhicules utilitaires** a stagné jusqu'en 2014 avant de chuter depuis 2015 (- 36 % en quatre ans)[1].

[1] Une modification de la nomenclature des véhicules dans le fichier national des accidents corporels intervenue début 2006 ne permet pas la comparaison avec les années antérieures pour les véhicules utilitaires.

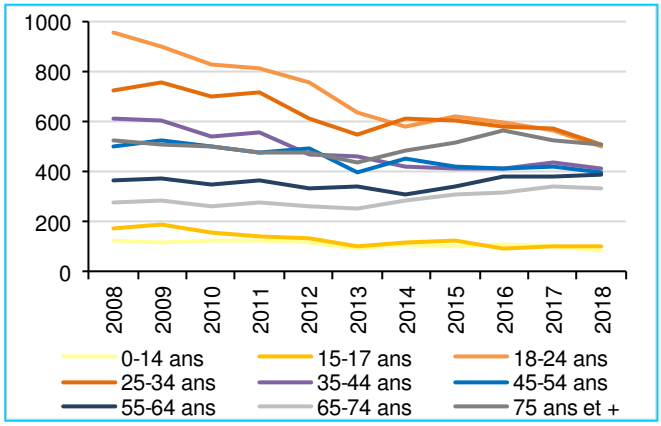
Part dans le trafic des véhicules motorisés et part de leurs occupants dans la mortalité

Part dans le trafic des véhicules motorisés en 2018		Part des usagers dans la mortalité 2018
	1,9%	4,1%
		19%
	76%	50%
	17%	2,8%
	5%	1,4%

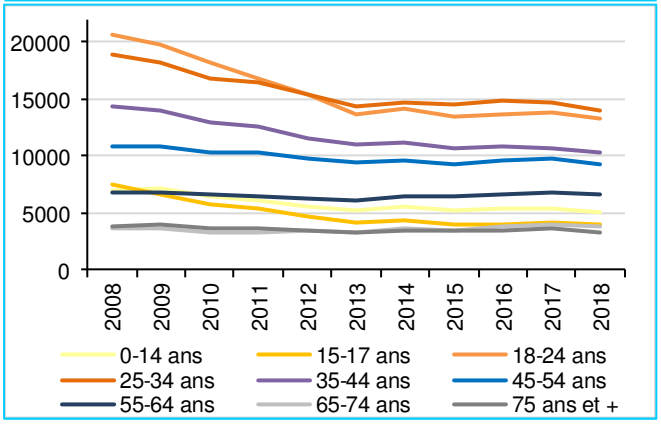
Ratio du nombre de personnes tuées pour 100 blessés selon le mode de déplacement

Mode	Tués	Blessés	Nombre de tués pour 100 blessés
	470	9 805	4.8
	175	4 328	4.0
	133	5 972	2.2
	627	13 280	4.7
	1 637	31 908	5.1
	92	2 296	4.0
	3	644	0.5
	44	579	7.6
Autres	67	1 075	6.2
Ensemble	**3 248**	**69 887**	**4.6**

Évolution du nombre de personnes tuées de 2008 à 2018 par classe d'âge



Évolution du nombre de personnes blessées de 2008 à 2018 par classe d'âge



Exposition au risque selon le mode

Le sur-risque des usagers de deux-roues motorisés (1,9 % des parcours motorisés[1]) est particulièrement élevé : le risque d'être tué pour un motocycliste ou un cyclomotoriste, conducteur ou passager, rapporté à sa part dans le trafic motorisé, est 22 fois plus élevé que pour les occupants de véhicules de tourisme.

Gravité selon le mode

Le fichier BAAC fait apparaître en 2018 un ratio de 4,6 personnes tuées pour 100 blessés, stable par rapport à 2017 (ratio de 4,7 tués pour 100 blessés).

Les ratios les plus élevés sont observés pour les PL (7,6) et pour la catégorie « autres » (6,2). Au sein de cette dernière catégorie, les voiturettes ont un ratio de 10 personnes tuées pour 100 blessés.

Les transports en commun et les cyclomoteurs ont les ratios les plus faibles, respectivement 0,5 et 2,2 personnes tués pour 100 blessés. Le ratio varie entre 4,0 et 5,1 pour les autres modes de déplacement.

L'analyse des données des hôpitaux du Rhône nous indique que les blessés en vélo, cyclomoteur ou motocyclette sont sous-enregistrés dans le fichier BAAC, surtout lorsque leurs accidents n'impliquent aucun tiers. Ce qui préjuge de ratios encore plus faibles pour ces modes de déplacement.

Par rapport à 2017, les ratios sont stables ou en baisse pour l'ensemble des catégories, à l'exception :
- des piétons (4,8 tués pour 100 blessés en 2018 contre 4,5 en 2017) dont le nombre de blessés baisse plus fortement que le nombre de tués,
- des cyclomotoristes (2,2 en 2018 contre 2,0 en 2017) dont les nombres de tués et de blessés augmentent.

Les baisses les plus importantes sont observées :
- pour la catégorie « autres » (6,2 en 2018 contre 10,4 en 2017) dont le nombre de blessés augmente de + 51 %,
- pour les véhicules utilitaires (4,0 en 2018 contre 5,5 en 2017) dont le nombre de blessés augmente de + 27 %.

Evolution selon l'âge

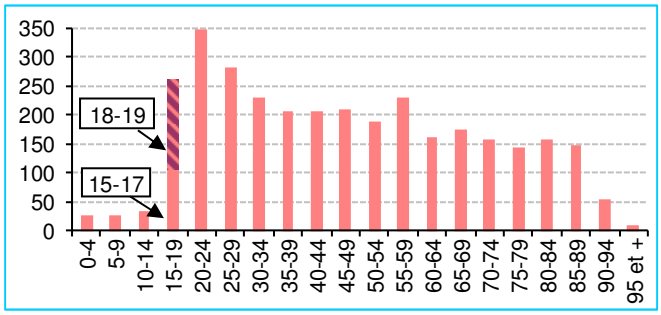
Le nombre de tués a baissé pour tous les âges jusqu'en 2013. Depuis, la mortalité des 55 ans et plus augmente tandis que celle des moins de 55 ans évolue peu.

Entre 2017 et 2018, le nombre de personnes tuées diminue pour l'ensemble des classes d'âge à l'exception des 15-17 ans (+ 5 tués) et des 55-64 ans (+ 9 tués).

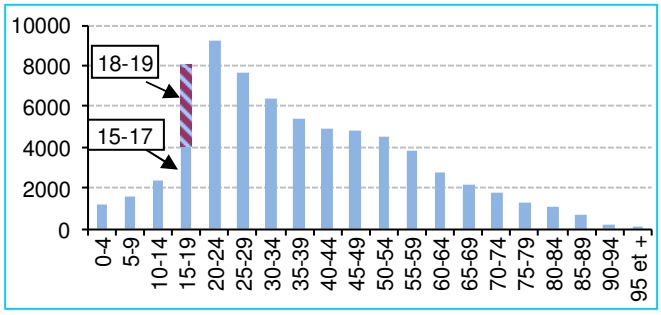
Pour l'ensemble des classes d'âge, le nombre de blessés a diminué jusqu'en 2013 et reste stable depuis.

[1] *Les deux-roues motorisés au 1er janvier 2012*, CGDD – SOeS, Chiffres et statistiques n° 400, mars 2013.

Personnes tuées par classe d'âge en 2018



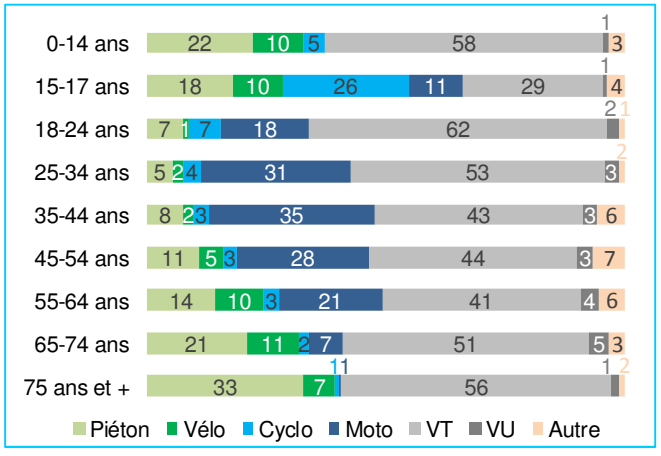
Personnes blessées par classe d'âge en 2018



Nombre de personnes tuées pour 100 blessés et de personnes tuées par million d'habitants selon la classe d'âge

Classes d'âge	Tués	Blessés	Nb tués pour 1 million d'hab.	Nb tués pour 100 blessés
0-14 ans	86	5 106	7	1.7
15-17 ans	106	4 022	44	2.6
18-24 ans	503	13 293	97	3.8
25-34 ans	511	14 001	67	3.6
35-44 ans	410	10 290	51	4.0
45-54 ans	399	9 294	46	4.3
55-64 ans	391	6 646	48	5.9
65-74 ans	332	3 910	47	8.5
75 ans et +	510	3 317	84	15.4
Ensemble	**3 248**	**69 887**	**50**	**4.6**

Répartition des personnes tuées de chaque classe d'âge selon le mode de déplacement (en %)



Risque et gravité selon l'âge

En 2018, les 20-24 ans sont les plus touchés par les accidents de la route, en nombre de personnes tuées et de blessés. Viennent ensuite les 15-19 ans et les 25-29 ans.

En 2018, rapporté au million d'habitants, 50 personnes ont été tuées en France métropolitaine et 1 078 ont été blessées. Chez les 18-24 ans, ces taux sont respectivement 2 et 1,5 fois plus élevés pour les tués (97) et les blessés (1 547) par million d'habitants.

On observe également une mortalité plus importante chez les personnes octogénaires avec 97 décès par million d'habitants.

Le risque d'être tué est nettement moins élevé chez les enfants (0-14 ans) avec 7 tués par million d'habitants.

Entre 2010 et 2018, le risque individuel (nombre de personnes tuées par million d'habitants) est passé de 64 à 50, soit une baisse de - 22 %. La diminution a été plus forte pour les moins de 45 ans avec une baisse de - 30 % contre seulement - 10 % pour les 45 ans et plus.

Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés est très variable selon l'âge de l'usager :

- il se situe au-dessus du ratio moyen pour les 65-74 ans, avec 8,5 personnes tuées pour 100 blessés, et pour **les 75 ans et plus** avec **15 personnes tuées pour 100 blessés**, soit un ratio **trois fois supérieur à la moyenne** ;
- *a contrario*, celui observé chez les enfants et adolescents est bien en dessous du ratio moyen (2 personnes tuées pour 100 blessés).

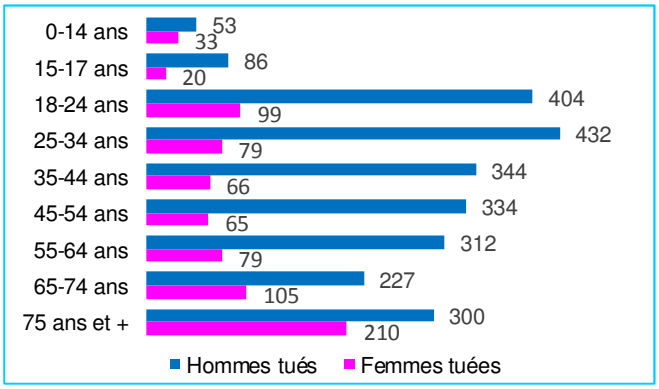
Âge et mode de déplacement

La répartition du nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement est très variable selon l'âge, celui-ci déterminant l'accès à la conduite des différentes catégories de véhicules. Ainsi :

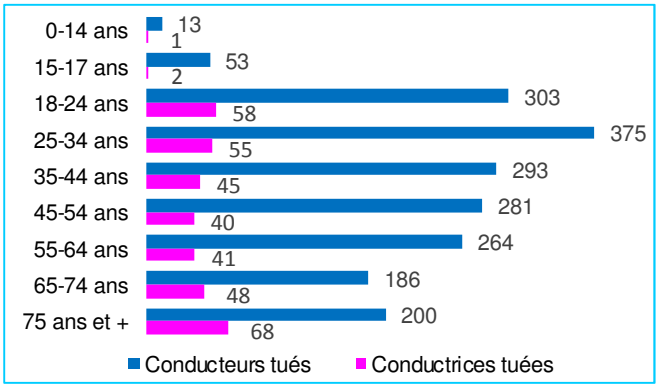
- le pourcentage de cyclomotoristes parmi les personnes tuées est beaucoup plus élevé chez les 15-17 ans (26 %) ;
- les 18-24 ans décèdent majoritairement (62 %) alors qu'ils circulent en véhicule de tourisme ;
- la part des motocyclistes est élevée chez les 25-64 ans (29 %) avec un pic à 35 % chez les 35-44 ans et diminue au-delà ;
- la part des modes actifs (piétons et cyclistes) parmi les personnes tuées est la plus forte chez les 0-14 ans (33 %) et 65 ans et plus (36 %), avec une mortalité piétonne très marquée chez les 75 ans et plus (33 %).

Le nombre d'automobilistes tués de 18 à 24 ans a diminué fortement en 2018 par rapport à 2017 (- 99 décès). Cette diminution représente 75 % de la baisse de la mortalité automobiliste en 2018.

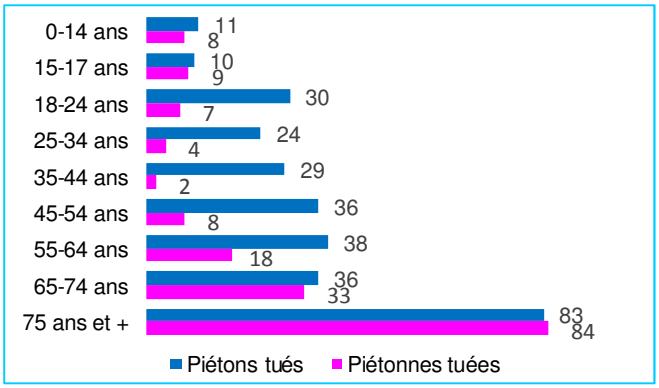
Personnes tuées par classe d'âge et par sexe : 3 248 tués



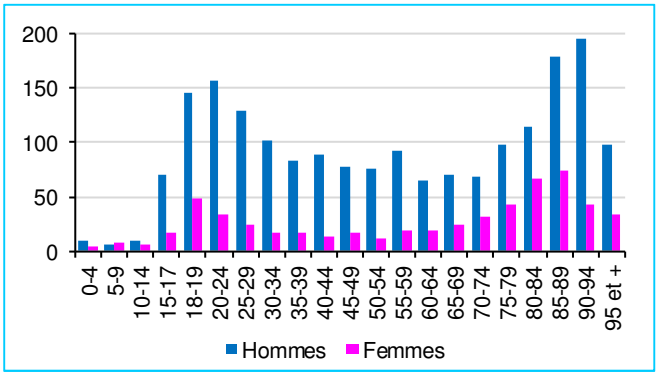
Conducteurs tués par classe d'âge et par sexe : 2 326 tués



Piétons tués par classe d'âge et par sexe : 470 tués



Mortalité par classe d'âge et par sexe, par million de personnes de chaque classe d'âge et sexe



Hommes et femmes

En 2018, trois fois plus d'hommes (2 492) que de femmes (756) sont décédés sur la route, un ratio qui se retrouve dans d'autres pays occidentaux[1].

La proportion d'hommes parmi les personnes tuées est plus élevée que celle des femmes à tout âge. Cela est particulièrement vrai pour les classes 15-29 ans, 30-44 ans et 45-59 ans qui comportent 83 % de mortalité masculine. Rapporté à leur part dans la population de chaque classe d'âge, le sur-risque masculin est marqué y compris chez les seniors.

Les hommes tués sont à 79 % des conducteurs, à 9 % des passagers et à 12 % des piétons.

Les femmes tuées sont à 47 % des conductrices, à 30 % des passagères et à 23 % des piétonnes.

Les hommes représentent 85 % des conducteurs tués : 96 % des conducteurs de motocyclette, 91 % des conducteurs de cyclomoteur, 86 % des conducteurs cyclistes et 77 % des conducteurs de véhicule de tourisme. **Les femmes représentent 15 % des conducteurs tués mais la moitié des passagers tués.**

Les piétons tués sont pour 63 % d'entre eux des hommes. 81 % des piétons tués âgés de 15 à 44 ans sont des hommes. La moitié des piétons tués seniors de 75 ans et plus sont des femmes, mais les femmes sont beaucoup plus nombreuses dans cette classe d'âge (61 % de la population).

82 % des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM en France métropolitaine en 2018) et **91 % des conducteurs alcoolisés** impliqués dans un accident mortel **sont des hommes.**

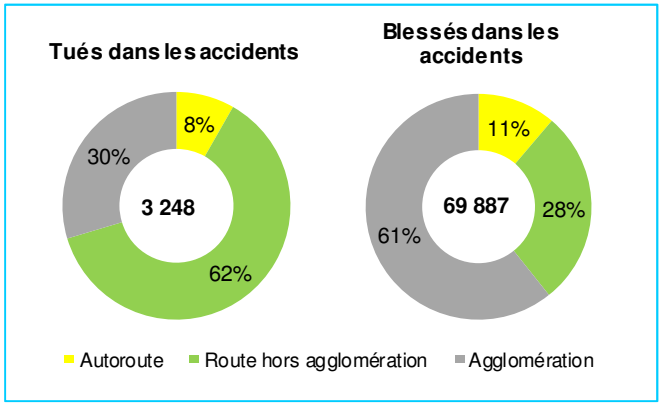
Les causes d'accidents relevées chez les conducteurs hommes APAM sont d'abord la vitesse, excessive ou inadaptée (29 %), l'alcool (20 %), le non-respect des priorités (10 %), les stupéfiants (10 %) et l'inattention (9 %). Les causes relevées chez les conductrices APAM sont d'abord la vitesse excessive ou inadaptée (19%), le non-respect des priorités (14 %), l'inattention (13 %) et l'alcool (9 %). 26 % des conductrices APAM ont 65 ans ou plus, contre 17 % des conducteurs. Le facteur « non-respect des priorités » est plus présent chez les seniors (28 %), il exprime des difficultés à s'insérer dans un trafic dynamique.

Selon une étude[1], les hommes seraient davantage impliqués dans des accidents résultant de prises de risque (accidents avec dépassement ou perte de contrôle en courbe). Selon la même étude, près d'un tiers des jeunes hommes prennent des risques pour le plaisir pendant la conduite, soit quatre fois plus que les jeunes conductrices.

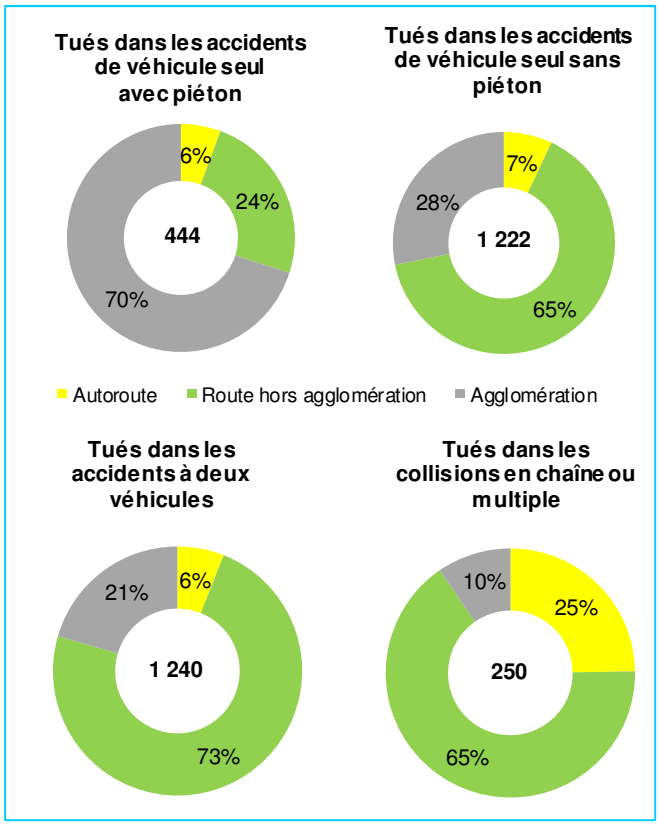
[1] Granié M.A., *Genre et rapport au risque : de la compréhension au levier pour l'action*, Questions Vives vol. 9 n°19, 2013

La typologie des accidents

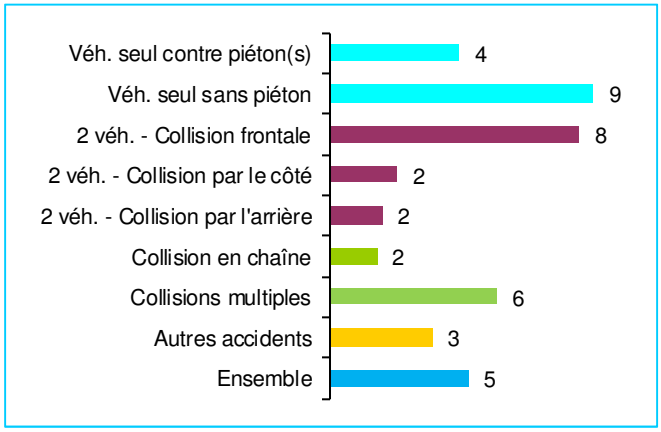
Répartition des personnes tuées et des blessés selon le milieu routier



Répartition des personnes tuées selon le milieu routier et le type de collision



Nombre de personnes tuées pour 100 blessés selon le type de collision



Selon le milieu routier

La grande majorité des accidents mortels a lieu hors agglomération (62 % des personnes tuées le sont hors agglomération hors autoroute et 8 % sur autoroute). 61 % des blessés le sont en agglomération.

De 2000 à 2010, la mortalité a baissé de moitié sur tous les types de réseaux. Depuis 2010, elle a augmenté de + 5 % sur autoroute et a plus baissé hors agglomération (- 23 %) qu'en agglomération (- 15 %).

La baisse globale de - 5,8 % du nombre de décès entre 2017 et 2018 est variable selon le milieu routier :
- Baisse la plus forte de - 6,5 % hors agglomération : 2 016 personnes tuées en 2018, soit 140 de moins qu'en 2017 ;
- baisse de - 4,7 % en agglomération : 963 personnes tuées en 2018, soit 47 de moins qu'en 2017 ;
- baisse de - 4,6 % sur autoroute : 269 personnes tuées en 2018, soit 13 de moins qu'en 2017.

La gravité des accidents est plus élevée hors agglomération :
- 10 personnes tuées pour 100 blessés hors agglomération ;
- 3 personnes tuées pour 100 blessés sur autoroute : valeur intermédiaire expliquée par les caractéristiques de la voirie (sens de circulation séparés, carrefours dénivelés) et les restrictions d'usage (piétons, vélos, véhicules lents) qui rendent l'autoroute plus sûre malgré des vitesses pratiquées élevées ;
- 2 personnes tuées pour 100 blessés en ville (vitesses moindres, et donc violence des chocs plus faible).

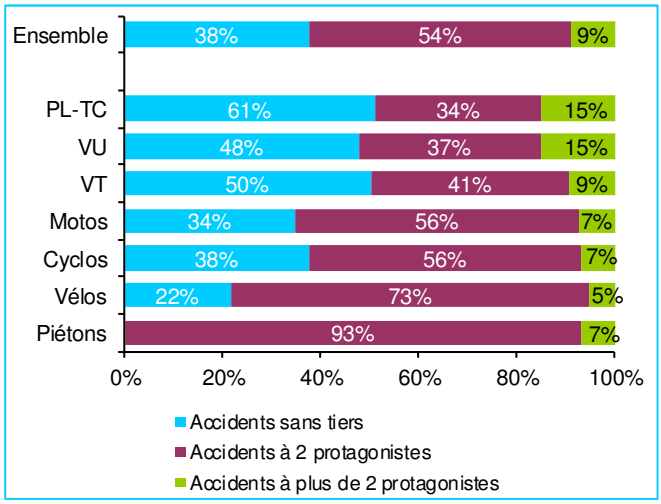
Les collisions

3 typologies d'accident regroupent 89 % des tués :
- **38 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers (un véhicule seul sans piéton) ;**
- **38 %** dans un accident à 2 véhicules sans piéton ;
- **14 %** dans un accident à un seul véhicule contre piéton.

Les accidents les plus graves mettent en jeu des vitesses de choc élevées et des décélérations brutales :
- accidents de véhicules seuls où un obstacle fixe (arbre, poteau, mur, pile de pont) est souvent heurté (9 personnes tuées pour 100 blessés) ;
- chocs frontaux, dans lesquels les vitesses des deux véhicules s'additionnent (8 personnes tuées pour 100 blessés).

Bien qu'impliquant un usager vulnérable, les accidents d'un véhicule seul contre piéton ont une gravité inférieure à la moyenne (4 personnes tuées pour 100 blessés contre 5 en moyenne) en raison des vitesses pratiquées plus faibles en milieu urbain. Quand l'accident avec le piéton a lieu hors agglomération, la gravité est maximale : 29 tués pour 100 blessés (30 % des piétons tués le sont hors agglomération).

Répartition des personnes tuées selon leur mode de déplacement et le nombre de protagonistes



Exemple de lecture : 22 % des cyclistes tués le sont dans un accident sans tiers.

Répartition des personnes tuées dans les accidents sans et avec tiers par catégorie d'usagers

	Nombre de personnes tuées dans les accidents					
	catégorie d'usagers concernés (A)	catégorie d'usagers concernés sans tiers (B)	% (B) / (A)	impliquant cet usager (C)	catégorie d'usagers concernés avec tiers (D)	% (D) / (C)
Piétons	470	0	0%	477	470	99%
Vélos	175	38	22%	181	137	76%
Cyclos	133	50	38%	140	83	59%
Motos	627	211	34%	662	416	63%
VT	1 637	820	50%	2 484	817	33%
VU	92	44	48%	262	48	18%
PL	44	21	48%	444	23	5%
TC	3	3	100%	43	0	0%

Les usagers impliqués

L'analyse de la mortalité en fonction des différents types d'usagers impliqués met nettement en évidence **la distinction entre usagers vulnérables, automobilistes et usagers de véhicules lourds**.

38 % des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers. **Parmi les 1 637 automobilistes tués, la moitié l'est dans des accidents sans tiers** contre 34 % pour les 627 motocyclistes décédés.

Dans les accidents mortels impliquant un usager vulnérable (piéton, cycliste, cyclomotoriste ou motocycliste) et un autre véhicule, 93 % à 99 % des personnes tuées sont des usagers de cette catégorie. Dans les accidents impliquant plus de deux protagonistes (multicollisions) et un usager vulnérable, ce dernier représente 90 % à 100 % des personnes tuées.

En revanche, concernant les autres véhicules, pour les accidents dans lesquels ils sont impliqués :

- les automobilistes constituent la moitié des décès dans les accidents à deux protagonistes et 56 % dans les multicollisions ;
- les occupants de véhicules utilitaires ne constituent que 21 % des décès dans les accidents à deux protagonistes et 24 % dans les multicollisions ;
- les occupants de poids lourds et de véhicules de transport en commun ne constituent que 4 % des décès dans les accidents à deux protagonistes et 8 % dans les cas de multicollision.

Entre 2017 et 2018, la mortalité dans les accidents sans tiers (véhicule seul sans piéton) varie fortement (103 décès de moins) sauf pour les cyclomotoristes (12 décès de plus).

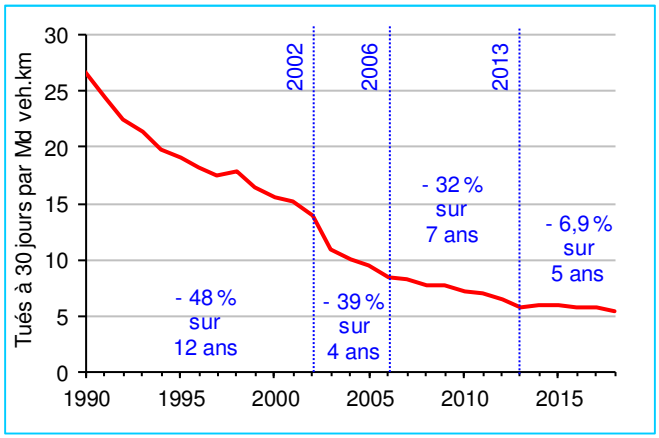
Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS		38	50	211	**820**	44	21	3	35	1 222
COLLISION AVEC										
Piéton		0	0	4	1	1	0	0	0	6
Vélo	3	0	0	2	1	0	0	0	0	6
Cyclo	3	1	1	1	0	0	0	0	0	6
Moto	15	1	1	6	11	0	0	0	0	34
VT	304	86	51	262	375	9	4	0	16	1 107
VU	31	9	6	27	46	7	2	0	4	132
PL	52	23	7	30	199	15	10	0	3	339
TC	7	2	1	6	18	0	0	0	5	39
Autre	22	6	7	13	17	2	0	0	4	71
MULTICOLLISION	33	9	9	65	149	14	7	0	0	286
TOTAL	470	175	133	627	1637	92	44	3	67	3 248
Part de la mortalité	*14%*	*5%*	*4%*	*19%*	*50%*	*3%*	*1%*	*0%*	*2%*	*100%*

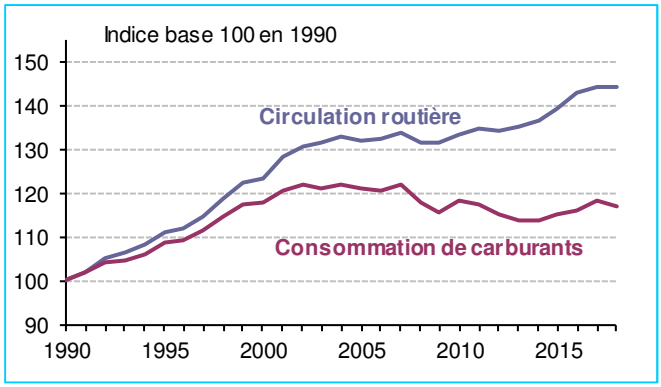
Exemple de lecture du tableau – colonne moto : parmi les 627 motocyclistes tués, 211 l'ont été lors d'un accident sans tiers, 6 dans une collision avec une autre moto, 1 lors d'une collision avec un cyclomoteur, 65 lors d'une multicollision, etc.

Évolution et saisonnalité de la mortalité routière

Évolution de la mortalité annuelle rapportée aux parcours, depuis 1990

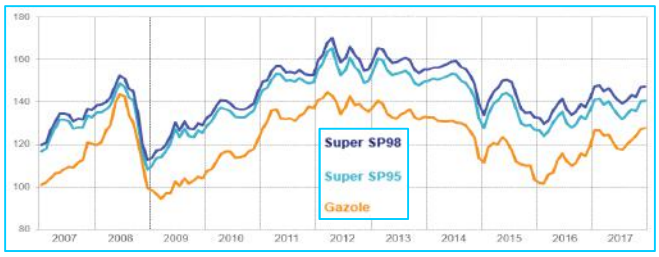


Évolution de la circulation et de la consommation de carburants des voitures particulières



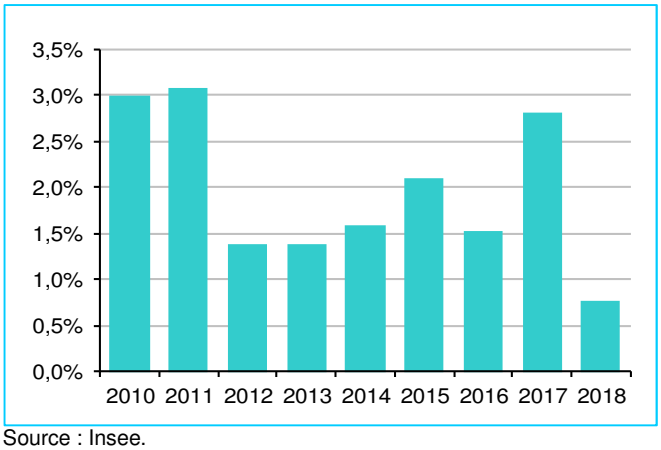
Source : SDES.

Évolution du prix des carburants 2007-2017



Source : KANTAR TNS parc auto 2018.

Évolution du PIB annuel (en prix courants)



Source : Insee.

Évolution : la tendance générale

L'évolution de l'accidentalité résulte de nombreux facteurs intervenant sur des échelles de temps très différentes. La tendance générale est liée d'une part à l'amélioration des véhicules et des infrastructures, et d'autre part à l'évolution des comportements. Les deux premiers facteurs ne produisent leurs effets que de façon lente et relativement uniforme dans le temps, au rythme du renouvellement du parc et de la réalisation des travaux. En revanche les comportements peuvent évoluer plus rapidement, en particulier lorsque de nouvelles décisions politiques induisent une forte sensibilisation des conducteurs.

L'évolution depuis 1990 de la mortalité par milliard de km parcourus peut schématiquement se décrire en quatre périodes :

– une baisse relativement lente de 1990 à 2002 (- 48 % soit un rythme moyen annuel de - 5,3 %) ;
– une forte décroissance de 2002 à 2006 (- 39 % soit en moyenne - 11,7 % par an) suite à la mise en œuvre du contrôle automatisé ;
– une succession d'années de baisse et de stagnation entre 2006 et 2013, pour une baisse totale de - 32 % (soit - 5,4 % par an en moyenne) ;
– une baisse de - 6,9 % de 2013 à 2018, soit - 1,4 % par an en moyenne.

Activité économique

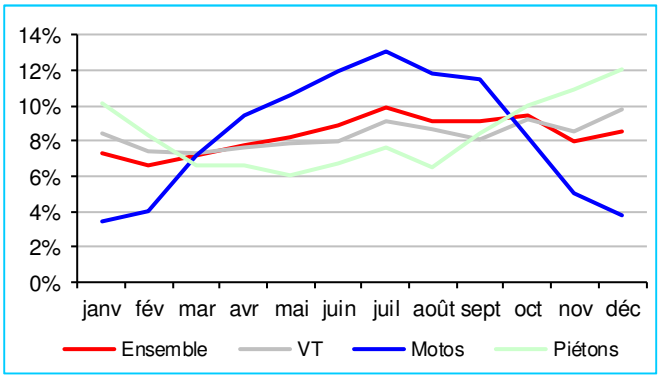
Deux aspects de l'activité économique influencent la sécurité routière : l'intensité du flux du trafic, notamment des poids lourds, et l'ajustement des comportements selon la dépense des ménages.

Les variations du coût des carburants ont un impact sur la mobilité. Lorsque les prix augmentent de 1 %, la consommation de carburant diminue à court terme de l'ordre de 0,25 % à 0,35 %[1]. En cumul annuel glissant, après une très légère décroissance durant l'année 2013, les volumes de carburant livrés ont augmenté de l'ordre de + 0,7 % entre début 2014 et fin 2018. Toutefois, il apparaît au vu des historiques publiés par le SDES[2] que la consommation de carburant ne peut pas sur le long terme être directement reliée à la circulation routière.

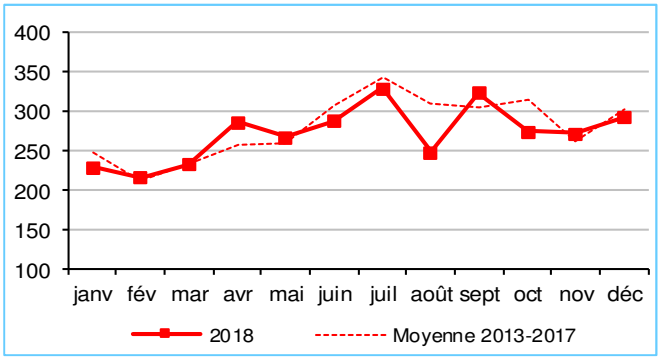
Une analyse internationale[3] a mis en évidence une corrélation entre l'évolution de la mortalité et deux indicateurs économiques tels que l'évolution du PIB et celui du taux de chômage. Une réduction de l'activité économique s'accompagne d'une baisse de la mortalité routière et inversement. Selon l'Insee, le PIB en 2018 a augmenté de + 0,8 % par rapport à 2017.

[1] *Effets des prix à court et à long termes par type de population*, Commissariat général au développement durable, Etudes et documents, n° 40, avril 2011.
[2] *Les comptes des transports en 2018*, Commissariat général au développement durable, 2019.
[3] Elvik R., *An analysis of the relationship between economic performance and the development of road safety*, 2014.

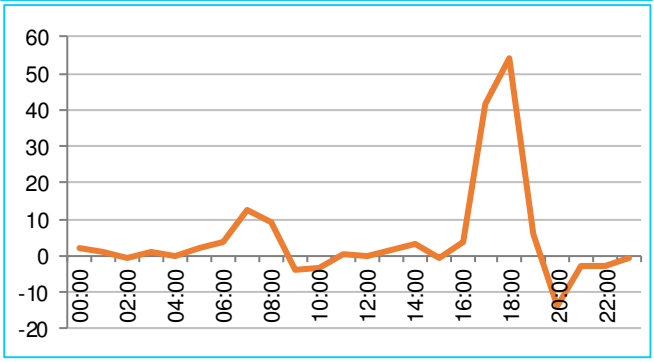
Part du mois dans la mortalité annuelle de la catégorie d'usagers (moyenne 2009-2018)



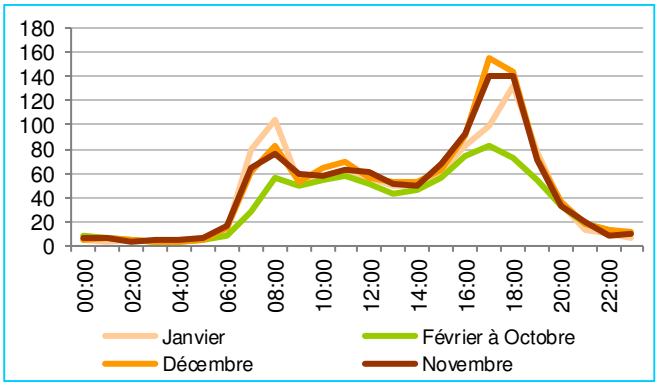
Mortalité mensuelle - Ensemble des usagers



Ecart entre octobre et novembre du nombre d'accidents corporels impliquant un piéton (moyenne 2013-2017)



Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton selon l'heure de la journée (moyenne 2013-2017)



La saisonnalité

La mortalité routière varie sur l'année. Le 1er trimestre est habituellement le moins mortel (21 % de la mortalité annuelle sur 2009-2018), pour l'année 2018, c'est le 4ème trimestre qui est le plus mortel (28 %).

Le bilan de certaines catégories d'usagers présente une forte saisonnalité. La plus marquée est celle des motocyclistes : leur mortalité moyenne en été (juin à août) est trois fois plus forte qu'en hiver (décembre à février), en lien avec les sorties à la belle saison. A l'inverse, la mortalité des piétons présente un maximum en automne/hiver (43 % du total annuel sur les quatre mois d'octobre à janvier) : la période nocturne dure plus longtemps et inclut au final les périodes de pointe du matin et du soir, alors que les piétons sont moins visibles de nuit pour les autres usagers.

Effet du passage à l'heure d'hiver

L'étude sur les tranches horaires de la journée révèle une augmentation de + 18 % du nombre d'accidents impliquant un piéton lors de l'heure de pointe du matin (7h-9h) et de + 52 % lors de l'heure de pointe du soir (17h-19h). Cette augmentation n'est compensée qu'en partie par la diminution de - 6 % des accidents corporels le matin entre 9h et 11h et de - 24 % le soir entre 20h et 22h. Si l'on suppose que la mobilité sur l'heure de pointe du soir est semblable entre octobre et novembre, le risque d'accident augmente.

Les conditions météorologiques

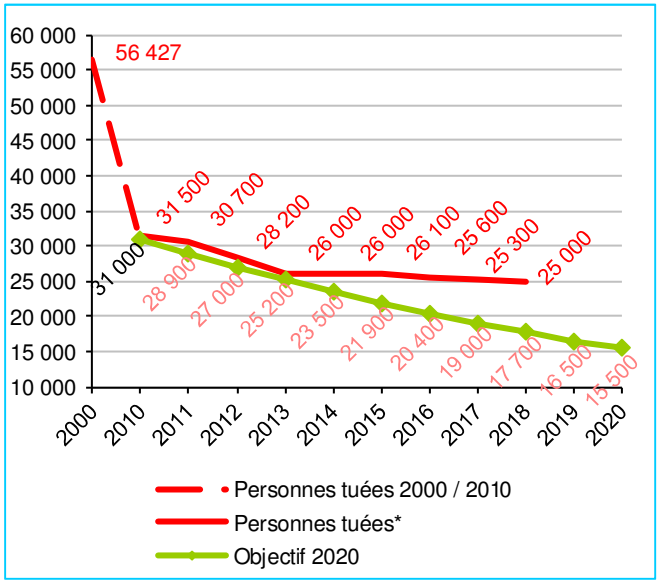
Des conditions météorologiques particulières peuvent influer sur la mortalité routière, par une conjugaison de plusieurs effets parfois contradictoires. Des conditions agréables induisent une **augmentation des déplacements**, en particulier pour les déplacements de loisirs et ceux des modes vulnérables (motos, vélos)[1]. A l'inverse, des conditions météorologiques dégradées peuvent accroître le **risque individuel** d'accident de chaque usager (mauvaise visibilité, perte d'adhérence en cas de pluie, verglas, etc.). Il est donc généralement difficile de repérer l'influence de la météorologie sur la mortalité mois par mois en dehors des variations les plus extrêmes.

2018 est considérée comme l'année la plus chaude depuis le début du XXe siècle. La France a été soumise à un temps particulièrement agité avec, au mois de janvier, très doux, le passage de 5 tempêtes et des inondations remarquables sur un large quart Nord-Est. Durant l'automne, les régions méridionales ont été frappées par de violentes pluies intenses qui ont généré des inondations localement dévastatrices, notamment dans l'Aude en octobre. À l'inverse, les régions du Nord-Est ont subi une sécheresse record au cours de l'automne.

[1] Bijleveld & Churchill, *The influence of weather conditions on road safety*, SWOV, 2009.

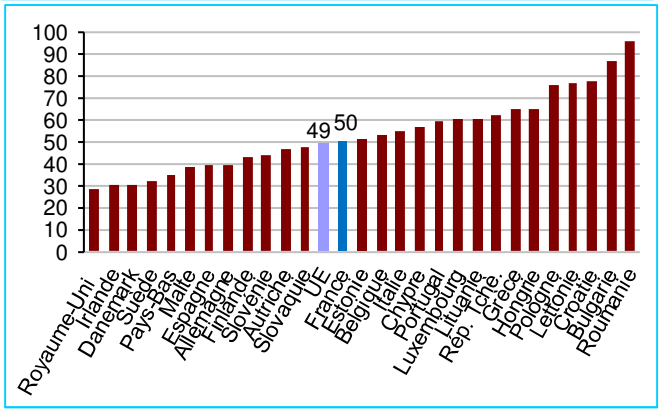
La France dans l'Europe de la sécurité routière

Evolution de la mortalité dans l'Union européenne : Objectif 2020



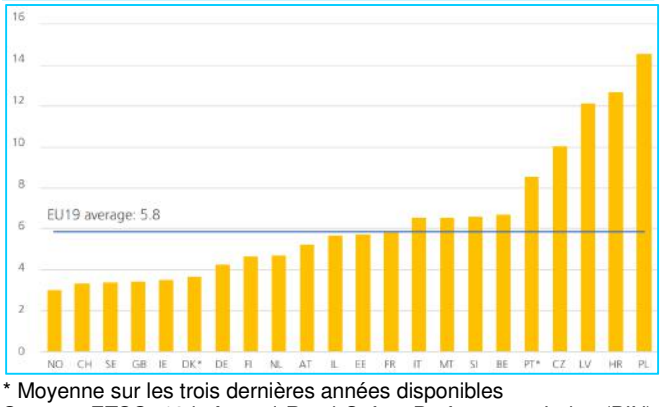
* Données 2018 provisoires
Source : Commission européenne, DG-Move, mai 2019.

Mortalité routière par million d'habitants en Europe (données provisoires 2018)



Source : Commission européenne, DG-Move, mai 2019.

Mortalité routière par milliard de véhicules.km en Europe



* Moyenne sur les trois dernières années disponibles
Source : ETSC, 13th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2019.

Environ 1,35 million de personnes décèdent chaque année dans le monde sur les routes[1] dont 2 % dans l'Union européenne. En 2017, la mortalité routière des 28 États membres de l'UE s'est élevée à 25 300 décès. En 2018, selon un bilan provisoire, 25 062 personnes ont été tuées sur les routes en Europe, soit une baisse de - 1 %. L'UE s'est fixé comme objectif de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020[2] et de réduire le nombre des blessés graves.

La mortalité routière en Europe

D'après les premières estimations, en 2018, 17 pays de l'Union européenne ont connu une baisse de la mortalité routière par rapport à 2017. Parmi ces pays se trouvent la Grèce (- 45 %), la Lituanie (- 43 %) et la Slovénie (- 35 %). La mortalité routière a augmenté dans 11 pays de l'Union européenne. Les plus fortes hausses sont observées en Estonie (+ 40 %), en Suède (+ 22 %) et au Luxembourg (+ 13 %). La mortalité est en baisse en France (- 5 %). Avec une baisse de la mortalité de - 18 % depuis 2010, la France progresse autant que la moyenne de l'Union européenne (- 20 %). La Lituanie, le Portugal, la Slovénie, la Lettonie et l'Irlande enregistrent une baisse dépassant - 30 %. La première place est occupée par la Grèce avec une baisse de la mortalité de - 45 %.

La part de la France dans la mortalité routière de l'UE est de 13 %. Le nombre de personnes tuées dans l'UE par million d'habitants est passé de 61 à 49 entre 2011 et 2018. En France métropolitaine en 2018, ce ratio est de 50, légèrement supérieur à la moyenne de l'Union européenne, alors que l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni ont un ratio inférieur. En revanche, la France présente une mortalité routière rapportée au trafic inférieure à la moyenne de l'UE (en-dessous de 6 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules).

Selon les classes d'âge

En 2018, en Europe, les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 10,9 % de la population mais 14,2 % de la mortalité routière. En France, les jeunes sont la catégorie la plus touchée mais leur mortalité moyenne rapportée à la population tend à se rapprocher de celle observée en Europe. Alors qu'en 2010, ils représentaient 24,8 % de la mortalité pour 12,4 % de la population, ils représentent en 2018 19,2 % de la mortalité routière pour 11,8 % de la population. La mortalité moyenne rapportée à la population des seniors (personnes de 65 ans et plus), jusqu'à présent réellement inférieure en France à la moyenne européenne, s'en rapproche désormais depuis 2013. Les seniors représentent 27,7 % de la mortalité européenne pour 19,4 % de la population. En France, en 2018, ils représentent 25,2 % de la mortalité pour 19,3 % de la population ; ils représentaient 19,1 % de la mortalité en 2010.

[1] Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, OMS, 2018.
[2] *Towards a European road safety area – Policy orientations on road safety – 2011-2020*, Commission européenne, juillet 2010.

Données d'exposition

Population (millions hab) (au 1/01/2017)	82.52	46.53	66.99	60.59	65.81	511.52
Superficie (milliers de km²)	357.1	506.0	551.5	301.3	243.8	4 470.6
Réseau autoroutier (km) (données 2016)	12 996	15 444	11 612	6 943	3 764	76 823
Réseau routier total (km) (données 2015)	229 970	666 537	1 103 365	259 016	422 310	4 911 789
Circulation (milliards véh-km) (données 2014)	740.5	/	572.4	/	521.2	/
Motorisation (VL/1000 hab) (données 2016)	555	492	479	625	484	507
Parc VL (millions veh) (données 2016)	45.8	22.9	32	37.9	31.8	259.5
Parc 2RM (millions veh) (données 2016)	4.3	5.2	2.4	9.1	1.3	33.8
VMA autoroute	130 conseillé	120	110-130	110-130	112	/

Source : Commission européenne, Statistical pocketbook, Transports européens en chiffres, 2018.

Mortalité par million d'habitants

En 2000	91	144	137	124	61	/
En 2015	43	36	54	56	28	52
En 2016	39	39	54	54	28	50
Estimation 2017	38	39	53	54	28	50
Estimation 2018	39	39	50	55	28	49

Source : Commission européenne, DG-Move, mai 2019.

Mortalité routière par catégorie d'usagers

Automobilistes	1437	799	1767	1472	815	11172
Tués automobilistes / Total	45%	44%	51%	44%	44%	45%
2RM	642	408	786	827	358	4380
Tués 2RM / Ttotal	20%	22%	23%	24%	19%	18%
Cyclistes	382	78	173	254	103	1932
Tués cyclistes / Total	12%	4%	5%	8%	6%	8%
Piétons	489	351	484	600	485	5169
Tués piétons / Total	15%	19%	14%	18%	26%	21%
Total 2017	3180	1830	3448	3378	1856	24580

Source : CARE database, données 2017

Mortalité routière par âge

Tués 15-17 ans	78	29	101	68	45	521
Tués 15-17 ans / Total	2.5%	1.6%	2.9%	2.0%	2.4%	2.1%
Population 15-17 ans / Total (Chiffres 2017)	2.9%	2.9%	3.8%	2.9%	3.3%	3.2%
Tués 18-24 ans	394	171	562	306	265	2 963
Tués 18-24 ans / Total (%)	12.4%	9.3%	16.3%	9.1%	14.3%	12.1%
Population 18-24 ans / Total	7.7%	6.7%	8.0%	6.9%	8.8%	7.8%
Tués 15-24 ans	472	200	663	374	310	3 484
Tués 15-24 ans / Total	14.8%	10.9%	19.2%	11.1%	16.7%	14.2%
Population 15-24 ans / Total	10.6%	9.6%	11.8%	9.7%	12.1%	10.9%
Tués ≥ 65 ans	994	467	869	1 109	477	6 806
Tués ≥ 65 ans / Total	31.3%	25.5%	25.2%	32.8%	25.7%	27.7%
Population ≥ 65 ans / Total	21.2%	19.0%	19.3%	22.3%	18.1%	19.4%

Source : CARE database, données 2017 (Chiffres de 2016 pour Population 15-17 ans et Population 18-24 ans)

Mortalité routière par réseau

Routes hors agglo	1 107	1 013	2 156	1 107	1 068	11 951
Tués routes hors agglo / total	34.8%	55.4%	62.5%	32.8%	57.5%	48.6%
Routes en agglo	842	509	1 010	1 467	626	8 512
Tués routes en agglo / total	26.5%	27.8%	29.3%	43.4%	33.7%	34.6%
Autoroutes	409	308	282	296	99	2 040
Tués autoroutes / total	12.9%	16.8%	8.2%	8.8%	5.3%	8.3%

Source : CARE database, données 2017

Analyse comparative (chiffres 2017)

Depuis 2000, la mortalité routière en France est dans la moyenne européenne. En 2018, elle est légèrement supérieure avec 50 personnes tuées par million d'habitants, indicateur retenu pour les comparaisons. Parmi les pays voisins : l'Allemagne compte 39 personnes tuées par million d'habitants, l'Espagne 39 et le Royaume-Uni 28. L'Italie en revanche en compte 55. Les disparités sont encore plus fortes concernant la mortalité des jeunes. Si la mortalité rapportée à la population des 65 ans et plus est comparable entre la France, l'Allemagne et l'Espagne, celle des 15-24 ans en France, est très supérieure à celle des quatre pays comparés même si l'écart s'est bien réduit depuis 2010.

La France présente des spécificités territoriales qui rendent les comparaisons difficiles. Sa population est équivalente à celle de l'Italie et du Royaume-Uni, et inférieure à celle de l'Allemagne. Pourtant la superficie de la France et la longueur du réseau routier français sont beaucoup plus importantes : entretenir et améliorer un tel réseau routier représente un coût conséquent pour le contribuable français et limite la part de réseau qu'il est possible de passer à haut niveau de service. Le volume de trafic global en France est moindre qu'en Allemagne mais supérieur à celui du Royaume-Uni. Mais de par sa taille, le réseau routier français est mieux à-même de l'absorber. La circulation est moins dense, ce qui favorise des vitesses libres. En Allemagne et au Royaume-Uni, malgré des vitesses maximales autorisées supérieures à la France sur routes hors agglomération, les vitesses y sont souvent assez contraintes. 62,5 % de la mortalité intervient en France sur les routes hors agglomération, un taux supérieur aux quatre pays cités (Allemagne, Espagne, Italie et Royaume-Uni). Les autoroutes comptent 8,2 % de la mortalité en France, pour 12,9 % en Allemagne : le linéaire des autoroutes françaises n'est inférieur que de 10.6 % mais la vitesse y est limitée à 130 km/h. 31 personnes sont décédées en Allemagne pour 1 000 km d'autoroutes, contre 24 en France.

En 2018, la part des usagers de deux-roues motorisés dans la mortalité en France (23 %) est l'une des plus fortes de l'UE. Elle est presque identique à celle de l'Italie (24%) malgré un parc nettement moindre (estimé en 2017 à 2,4 millions en France contre 9,1 millions en Italie). La mortalité cycliste en Allemagne est plus du double de celle observée en France, et supérieure à la moyenne européenne.

Si les enjeux en France sont les 15-24 ans, les usagers de 2RM et les routes hors agglomération, les enjeux des pays voisins servent également de pré-alerte quant aux évolutions sociétales qui vont émerger en France. La mortalité des 65 ans et plus est ainsi croissante dans l'ensemble des pays observés, et s'inscrit comme une tendance forte, couplée vraisemblablement à des enjeux piétons et cyclistes.

Les personnes gravement blessées

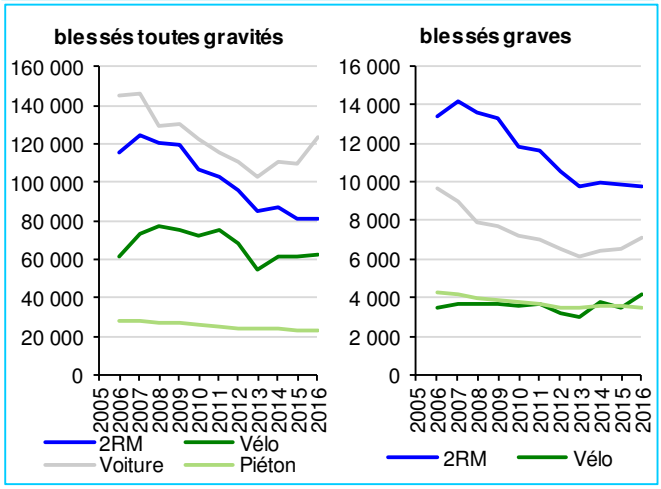
Le nombre de blessés graves M.AIS 3+ est estimé à **25 000** en 2016, soit un ratio de **7 blessés graves pour 1 tué.**

Localisation des lésions des blessés graves M.AIS 3+ accidentés dans le Rhône (1996-2014)

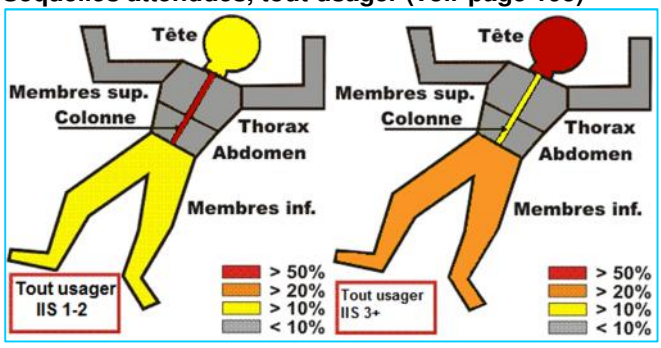
		Piétons	Vélo	2RM	VL	Tous usagers
	Effectifs	**1 956**	**1 616**	**3 830**	**2 927**	**11 351**
Localisation des atteintes AIS3+	Tête	24.8%	21.1%	12.2%	24.7%	18.8%
	Face	0.7%	0.7%	0.5%	1.1%	0.7%
	Cou	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	0.1%
	Thorax	16.6%	12.9%	22.5%	38.1%	23.5%
	Abdomen	3.4%	3.5%	6.1%	8.3%	5.6%
	Colonne	2.6%	3.2%	3.8%	9.3%	4.9%
	Membres sup.	19.7%	41.2%	28.2%	21.5%	29.1%
	Membres inf.	51.7%	27.0%	50.6%	28.3%	39.2%
	Zone externe	0.1%	0.0%	0.1%	0.3%	0.1%
Localisation des atteintes AIS4+	Tête	14.4%	10.7%	6.9%	12.7%	10.1%
	Face	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Cou	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%
	Thorax	6.9%	3.7%	8.1%	11.9%	8.1%
	Abdomen	1.2%	0.9%	2.0%	2.5%	1.7%
	Colonne	0.4%	1.1%	1.1%	1.8%	1.1%
	Membres sup.	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Membres inf.	0.7%	0.1%	0.5%	0.6%	0.5%
	Zone externe	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%

Source : Registre du Rhône (11 351 blessés M.AIS 3+ non décédés)
Une victime peut être atteinte sur plusieurs zones.

Evolution 2006-2016 du nombre de blessés M.AIS1+ (toutes gravités) et M.AIS3+ (graves) selon l'estimation nationale basée sur le Registre



Séquelles attendues, tout usager (voir page 195)



Source : Registre du Rhône, 1996-2014

1 % des blessés gardera des **séquelles graves**, **34 %** des **séquelles mineures ou modérées**, essentiellement du fait du « coup du lapin ».

Piloté par l'Ifsttar depuis 1995, le Registre du Rhône vise à recenser l'ensemble des victimes d'accident de la route survenu dans le Rhône. La source émane de 245 services de soins mobilisés dans le département.

Blessés graves - estimation nationale d'après le Registre du Rhône

Dans le Rhône, les atteintes AIS 3+ (voir définition en page 195) des blessés graves se situent principalement aux membres inférieurs (39,2%), puis aux membres supérieurs (29,1 %), au thorax (23,5 %) et à la tête (18,8 %). Les blessures les plus graves se situent principalement à la tête (10,1 % des blessés graves M.AIS 3+ présentent une lésion AIS4+ à la tête), au thorax (8,1 %), et dans une moindre mesure à l'abdomen (1,7 %) ou à la colonne (1,1 %). La localisation des atteintes graves varie selon le type d'usager : pour les piétons et usagers de deux-roues motorisés, elles se situent principalement au niveau des membres inférieurs, pour les cyclistes aux membres supérieurs et pour les automobilistes au thorax.

Le **polytraumatisme**, au sens de « au moins deux zones gravement atteintes (AIS 3+) », concerne un blessé grave sur six. Pour un tiers d'entre eux, il s'agit d'une atteinte simultanée de la tête et du thorax.

Au niveau national, il est estimé que 70 % des blessés M.AIS 3+ sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et 2RM). Les usagers de deux-roues motorisés, qui représentent moins de 2 % des km parcourus, paient le plus lourd tribut avec 9 900 blessés graves par an sur la période 2013-2015 alors que les automobilistes, qui représentent 70 % des parcours, en comptent 6 500. Les blessés graves à vélo ou à pied sont au même niveau, avec 3 500 par an, alors qu'ils ne représentent respectivement que 3 % et 23 % du nombre de l'ensemble des trajets (ENTD 2007-2008, Insee-Inrets).

La gravité est plus élevée chez les usagers non carrossés dans un accident avec tiers en général motorisé. A l'inverse, pour les automobilistes et la catégorie « autres », usagers motorisés pour la plupart, la gravité est plus élevée dans les accidents sans tiers, pertes de contrôle notamment à vitesse élevée. La gravité est plus élevée chez les hommes et augmente avec l'âge.

Les séquelles majeures

Les séquelles majeures attendues (IIS 3+) ont parfois pour origine des lésions à la colonne vertébrale, allant de douleurs à des para ou tétraplégies. Plus fréquemment, il s'agit de lésions aux membres inférieurs qui se caractérisent par des troubles moteurs ou sensitifs ou des amputations. L'essentiel des séquelles majeures provient de lésions à la tête. Elles se manifestent sous forme de déficits moteurs, sensitifs ou sensoriels pouvant aller jusqu'à un état végétatif chronique. D'autres séquelles cognitives complexes, telles que les troubles mnésiques ou les troubles psychoaffectifs et émotionnels posent le problème du « handicap invisible ».

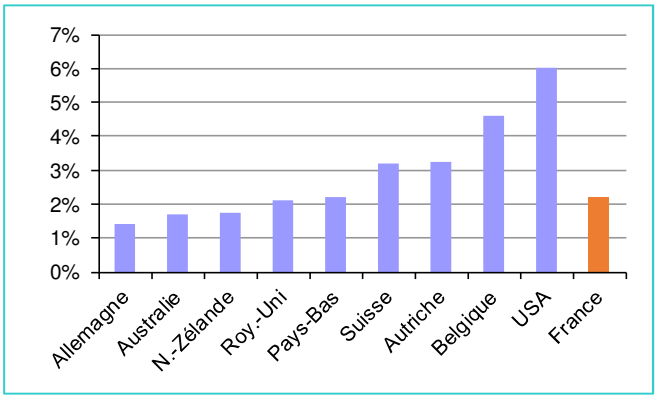
Le coût de l'insécurité routière

Les **valeurs tutélaires** de l'insécurité routière évoluent selon le PIB par habitant et sont actualisées chaque année. Elles s'élèvent en 2018 à :

- 3,360 millions d'euros pour une personne tuée,
- 420 123 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 heures,
- 16 805 euros pour un blessé léger,
- 5 154 euros pour les dégâts matériels (accident matériel ou corporel).

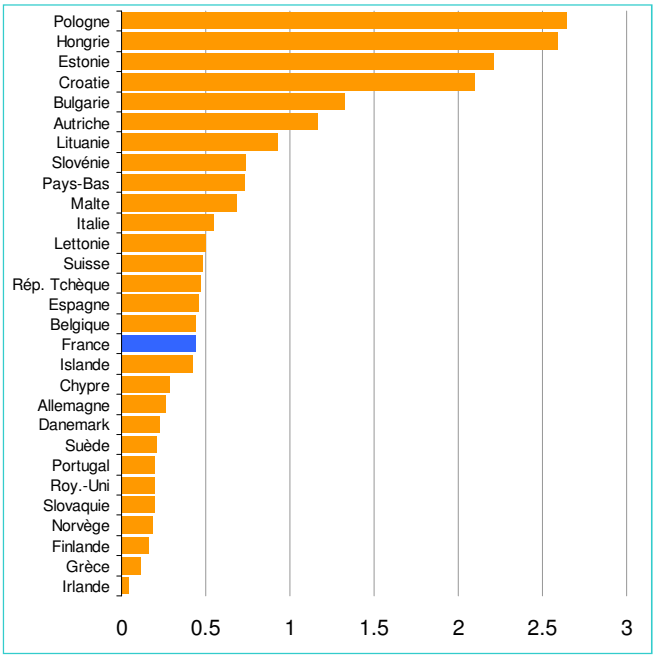
Ces valeurs de référence et les méthodologies d'évaluation sont précisées par l'**instruction du 16 juin 2014** relative à l'évaluation des projets de transport et la note méthodologique du 1er octobre 2014, conformément aux recommandations du rapport de la mission Quinet, paru en 2013, sur l'évaluation socio-économique des investissements publics et inspiré d'un rapport de l'OCDE.

Coût des accidents de la route en pourcentage du PIB dans plusieurs pays à haut niveau de revenu



Source : Wijnen et Stipdonk, 2016 ; France: estimation DSR sur 2017.

Coût total des blessés graves* en % du PIB pour les différents pays européens



* Selon la définition du blessé grave en vigueur dans chaque pays.
Source : Projet Européen "Safetycube", Deliverable 7.3, figure 3-11, 2017.

Les coûts liés à l'insécurité routière ont été les premiers à être intégrés dans l'évaluation socio-économique des infrastructures de transports. Ils correspondent à différentes composantes : coûts médicaux et sociaux, perte de production, préjudice affectif, etc.

Les travaux de l'Ifsttar sur les données des hôpitaux (notamment le registre du Rhône) et les données des forces de l'ordre (fichier BAAC) conduisent à estimer le nombre réel des blessés à au moins 4 fois celui enregistré dans le BAAC, et le nombre réel des blessés hospitalisés à près de 2 fois celui du fichier BAAC, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées en cas d'accident non mortel.

En 2018, le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des prix unitaires (valeurs tutélaires) ci-contre, s'établirait à 33,4 milliards d'euros (Md€) répartis comme suit :

- **10,9 Md€ au titre de la mortalité ;**
- **17,6 Md€ au titre des hospitalisations ;**
- **4 Md€ pour les victimes légères ;**
- **0,9 Md€ pour les dégâts matériels de ces accidents corporels.**

Au coût des accidents corporels s'ajoute celui des accidents uniquement matériels. Le coût des accidents non corporels correspondant aux seuls dégâts matériels (1,360 millions d'accidents matériels déclarés en responsabilité civile en 2018 auprès des compagnies d'assurances[1] et une estimation de 720 000 dommages véhicules lors d'accidents) est estimé à 10,7 Md€.

Le coût total de l'insécurité routière serait de 44,1 Md€, soit 1,9 % du PIB.

Pour la valorisation des blessés, la France a fait le choix de prendre 12,5 % de la valeur statistique de la vie humaine comme valeur pour le blessé hospitalisé de plus de 24 h et 0,5 % pour le blessé léger. Ces valeurs suivent les recommandations du projet européen HEATCO (Bickel, P., Friedrich, R., *et al.* 2006), qui suggérait de prendre un pourcentage de la valeur statistique de la vie humaine lorsqu'un calcul direct ne peut être effectué.

Le projet de recherche M-VASEM, piloté par l'Ifsttar et prévu sur la période 2018-2022, a pour objectif de produire une estimation de la valeur unitaire du blessé grave ou léger fondée sur l'ensemble des coûts supportés : coûts médicaux, pertes de production, coûts humains (coûts immatériels, années de vie perdues en bonne santé, etc.), coûts administratifs (police, pompiers, services d'urgence, assurances, etc.), coûts des dommages, autres coûts (coûts de congestion dus aux accidents, etc).

Le système d'aide à la décision issu du projet Safetycube prévoit un calcul de l'efficience économique des mesures de sécurité routière.

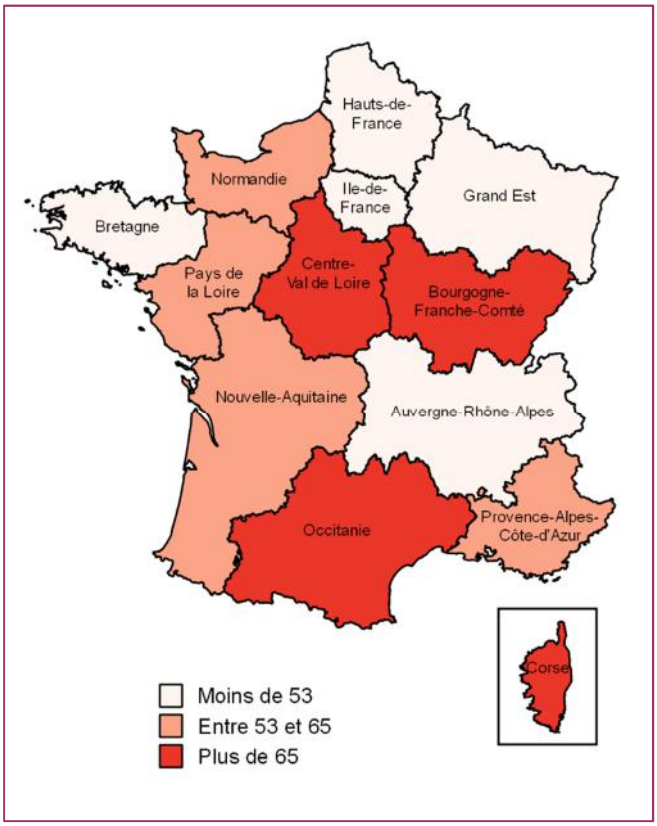
[1] Source : Fédération Française de l'Assurance.

Analyses territoriales

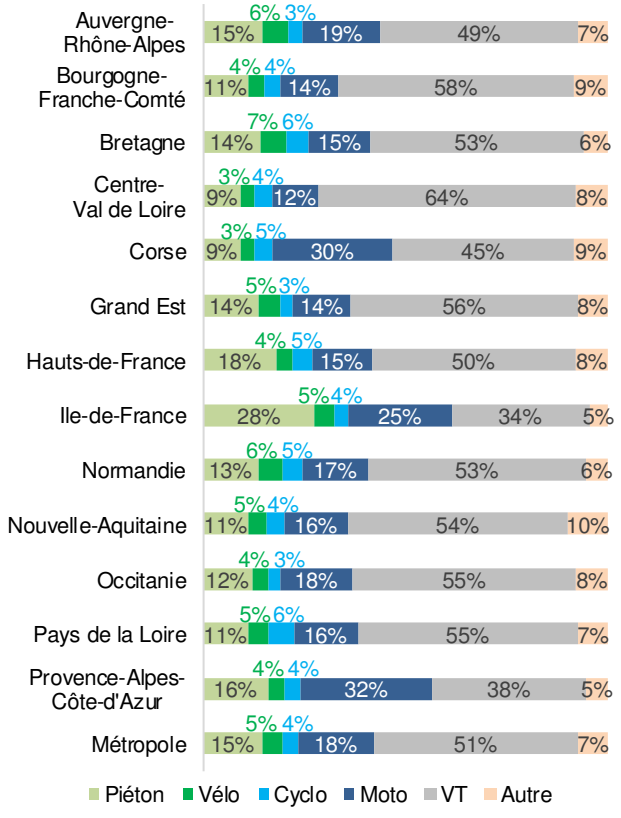
Les régions de France métropolitaine 26
Indicateurs régionaux de sécurité routière 27
Les départements de France métropolitaine 28
Indicateurs départementaux de sécurité routière 30
Les territoires ruraux 32
Les autoroutes 34
Les routes hors agglomération 36
Les routes bidirectionnelles 38
L'évaluation du 80 km/h 40
Les territoires urbains 42
Indicateurs urbains de sécurité routière 45
Les voiries en agglomération 46
Les accidents contre obstacles fixes 48
Etudes locales en France métropolitaine 50
Route plus sûre, route sans accidents - Seine-Maritime 50
Zones de circulation apaisées - Ville de Rennes 51
Evaluation de l'extinction de l'éclairage sur A630 – DIR Atlantique 52
Redéploiement des feux en carrefour urbain – Ville de Paris 53
Les Outre-mer 54
Etudes locales en Outre-mer 58
Facteurs et caractéristiques des accidents de la route - Guadeloupe 58
Diagnostic de sécurité routière sur 262 km – Nouvelle-Calédonie 59

Les régions de France métropolitaine

Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2014-2018



Répartition des personnes tuées par mode de déplacement, sur la période 2014-2018



Mortalité par million d'habitants (2014-2018)

La région **Île-de-France représente seulement 9 % des personnes tuées** en métropole, mais **31 % des accidents corporels et 30 % des blessés**, pour 19 % de la population.

Le nombre de personnes tuées par an et par million d'habitants sur la période 2014-2018 varie selon les régions entre 26 en Île-de-France et 90 en Corse. Ce taux est de 48 dans les Hauts-de-France et 76 en Bourgogne-Franche-Comté. La moyenne sur 5 ans est de 53 pour la France métropolitaine.

La mortalité ramenée à la population a baissé entre les périodes 2009-2013 et 2014-2018 dans toutes les régions. Pour beaucoup, la baisse est proche de la baisse nationale (- 13 %). Les régions Centre-Val de Loire et Corse ont connu des baisses plus importantes (près de - 20 %) et les régions Bretagne, Hauts-de-France et Île-de-France des baisses moindres (- 7 % ou - 8 %).

La mortalité par million d'habitants des **18-24 ans** est deux fois plus forte en moyenne (110) que le taux tous âges (53), Mais elle est d'autant plus élevée dans les régions avec les taux de mortalité tous âges les plus élevés : autour de 140 en Occitanie, PACA, Nouvelle Aquitaine, Pays de la Loire, et à plus de 180 en Bourgogne FC, Centre Val de Loire et la Corse.

Types d'accidents

La répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement varie fortement d'une région à l'autre, du fait de pratiques de mobilité différentes :

- **La part des piétons** parmi les personnes tuées est de 15 % en France métropolitaine. Elle est **plus élevée dans les régions comptant les plus grandes métropoles** (Paris, Marseille, Lyon et Lille), atteignant 28 % en Île-de-France. Elle est plus faible, 9 % en Corse et Centre-Val de Loire.
- **Les usagers de deux-roues motorisés** représentent 23 % des personnes tuées en France métropolitaine. Cette part dépasse 30 % dans les régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Corse. Dans ces régions, on observe également que la moitié des personnes tuées lors d'un trajet-domicile-travail le sont en 2RM. Les usagers de 2RM sont également fortement représentés parmi les personnes tuées en Île-de-France (29 %), et notamment parmi les personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail (43 %). Ces trois régions regroupent 28 % des usagers de 2RM tués en métropole, mais elles rassemblent également 31 % du parc 2RM[1].

L'alcool ou les stupéfiants sont impliqués dans 44 % des décès, certaines régions beaucoup plus fortement (48 % en Bretagne et dans les Hauts-de-France, 49 % en Occitanie et en PACA, 53 % en Corse).

[1] *Les deux-roues motorisés au 1er janvier 2012*, Chiffres et statistiques n°400, CGDD – SOeS, mars 2013.

Indicateurs régionaux de sécurité routière

	Personnes tuées							Sur la période 2014-2018, part des personnes tuées ...			
				taux moyen 2014-2018							
	Evolution 2018/2010	total 2018	Evolution 2018/2017	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2018)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2018)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2018)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2018)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans *	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé/ alcool drogue connu
Auvergne-Rhône-Alpes	- 22%	386	- 6%	52	109	70	70	23%	20%	29%	43%
Bourgogne-Franche-Comté	- 19%	207	- 15%	76	185	122	79	18%	21%	30%	43%
Bretagne	- 2%	179	+ 1%	52	110	87	65	21%	18%	36%	48%
Centre-Val de Loire	- 21%	181	- 6%	70	180	103	79	16%	22%	28%	41%
Corse	- 19%	29	- 3%	90	204	134	84	34%	26%	39%	53%
Grand Est	- 8%	295	+ 5%	51	105	68	63	17%	22%	26%	38%
Hauts-de-France	- 17%	245	- 15%	48	97	72	56	20%	20%	31%	48%
Ile-de-France	- 13%	308	- 3%	26	45	36	37	29%	24%	25%	41%
Nouvelle-Aquitaine	- 17%	383	+ 6%	64	142	95	76	20%	19%	29%	43%
Normandie	- 23%	171	- 10%	54	124	81	67	21%	22%	29%	42%
Occitanie	- 26%	366	- 7%	70	138	106	83	21%	19%	32%	49%
Pays-de-la-Loire	- 23%	200	- 7%	55	142	81	61	22%	19%	36%	47%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	- 23%	298	- 14%	64	140	106	67	36%	20%	29%	49%
Métropole	**- 19%**	**3248**	**- 6%**	**53**	**110**	**75**	**65**	**23%**	**21%**	**30%**	**44%**

* Données sur 4 années 2014, 2015, 2016 et 2018.
Population 2018 : source INSEE

Exemple de lecture, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes :

- il y a eu 386 personnes tuées en 2018. L'évolution par rapport à 2010 est une baisse de - 22 %. L'évolution par rapport à 2017 est une baisse de - 6 % ;
- sur les années 2014-2018, il y a en moyenne 52 personnes tuées par million d'habitants, 109 jeunes âgés de 18 à 24 ans ramenés à leur population ;
- sur les années 2014-2018, 23 % des personnes tuées l'ont été en 2RM ;
- sur les années 2014-2018 (sauf 2017), 20 % des personnes tuées l'ont été dans un accident avec un conducteur novice ;
- sur les années 2014-2018, parmi les accidents où l'alcoolémie des conducteurs est connue, 29 % des personnes tuées l'ont été dans un accident où au moins un conducteur avait un taux supérieur à 0,5 g/l. Parmi les accidents où le dépistage de drogue est connu, 22 % des personnes tuées l'ont été dans un accident où un conducteur avait un dépistage positif vis-à-vis de la drogue.

Accidents liés au travail

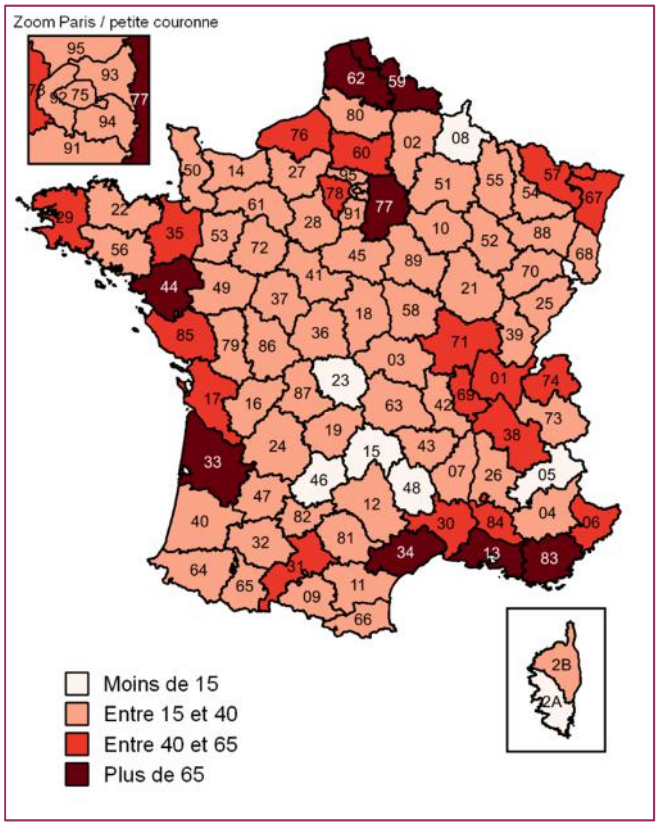
	Personnes tuées en 2018 ...			Sur la période 2014-2018, part des personnes tuées ...				
	dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou professionnel (%)	en trajet domicile-travail	en trajet professionnel	en trajet domicile-travail	en 2RM parmi les tués en trajet domicile-travail	en trajet professionnel	en VU parmi les tués en trajet professionnel	en PL parmi les tués en trajet professionnel
Auvergne-Rhône-Alpes	34%	43	15	9%	42%	3%	17%	35%
Bourgogne-Franche-Comté	43%	16	17	8%	33%	6%	22%	35%
Bretagne	34%	13	10	9%	35%	4%	12%	24%
Centre-Val de Loire	40%	15	8	10%	24%	4%	26%	36%
Corse	28%	4	1	11%	50%	3%	25%	50%
Grand Est	36%	33	14	11%	21%	5%	18%	35%
Hauts-de-France	32%	18	12	9%	32%	4%	26%	31%
Ile-de-France	42%	34	10	11%	43%	4%	18%	18%
Normandie	40%	23	9	10%	37%	4%	14%	30%
Nouvelle-Aquitaine	38%	40	18	10%	34%	5%	25%	36%
Occitanie	34%	31	16	9%	32%	4%	19%	32%
Pays-de-la-Loire	37%	26	6	13%	36%	4%	23%	18%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	38%	39	11	11%	50%	3%	11%	33%
Métropole	**37%**	**335**	**147**	**10%**	**36%**	**4%**	**20%**	**31%**

Exemple de lecture, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes :

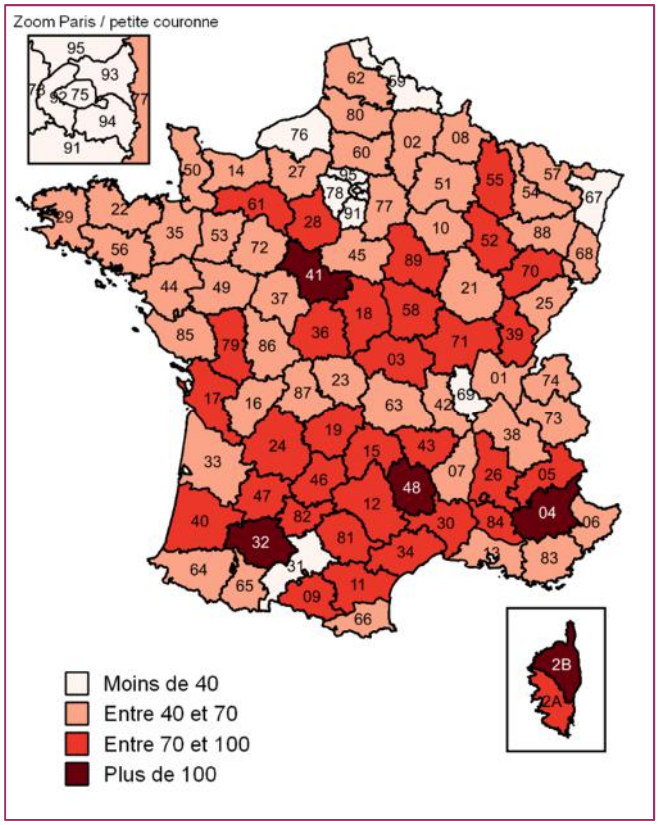
- en 2018, 34 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant au moins un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel ;
- en 2018, il y a eu 43 personnes tuées alors qu'elles étaient en trajet domicile-travail et 15 alors qu'elles étaient en trajet professionnel ;
- sur la période 2014-2018, les personnes tuées en trajet domicile-travail représentent 9 % des personnes tuées. Parmi elles, 42 % étaient en 2RM ;
- sur la période 2014-2018, les personnes tuées en trajet professionnel représentent 3 % des personnes tuées. Parmi elles, 17 % étaient dans un véhicule utilitaire et 35 % dans un poids lourd.

Les départements de France métropolitaine

Nombre de personnes tuées par an et par département (moyenne 2014-2018)



Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2014-2018, par département



En moyenne annuelle 2014-2018, le **nombre de personnes tuées par département** varie dans un rapport de 1 à 20 (6 dans le Territoire de Belfort et la Creuse et 121 dans les Bouches-du-Rhône) avec une moyenne en France métropolitaine à 35 et une médiane à 34. Pour 60 départements, le nombre annuel de personnes tuées est situé entre 15 et 40. Parmi les valeurs extrêmes, **huit départements ont une accidentalité faible avec moins de 15 personnes tuées par an**. Il s'agit de départements peu densément peuplés. A l'opposé, **huit départements connaissent une accidentalité très élevée avec plus de 65 personnes tuées** par an. Il s'agit de départements à composante urbaine forte.

Mortalité par million d'habitants

Sur la période 2014-2018, **le nombre de personnes tuées par million d'habitants et par an**, par département, varie de 17 dans les Hauts-de-Seine à 144 dans les Alpes-de-Haute-Provence. La moyenne de la France métropolitaine se situe à 53. Les taux les plus bas sont observés dans les départements très peuplés à forte composante urbaine.

Entre les périodes 2009-2013 et 2014-2018, la mortalité par million d'habitants a diminué de **- 13 % en France métropolitaine**. Ce taux a diminué plus fortement dans 48 départements, jusqu'à - 41 % en Creuse[1]. Il est stable dans trois départements, et en hausse dans dix départements, jusqu'à + 20 % dans les Alpes-de-Haute-Provence.

La **mortalité des jeunes de 18-24 ans** par million de jeunes de cet âge varie de 15 à 365 : la moitié des départements est située entre 100 et 200, le quart au-dessus de 200 et le quart en-dessous de 100.

La **mortalité des personnes de 65 ans et plus** par million d'habitants de cet âge a une variabilité plus faible en s'étendant de 14 à 162. Pour 75 départements, cet indicateur est compris entre 50 et 100.

Types d'accidents

Les **usagers de deux-roues motorisés** représentent plus d'un usager tué sur trois dans huit départements, dont cinq dans le sud-est et deux en Ile-de-France.

Alors que la part des **piétons** dans la mortalité est de 15 % en moyenne, elle atteint pratiquement 50 % à Paris, en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne. Elle est inférieure à 10 % dans 27 départements.

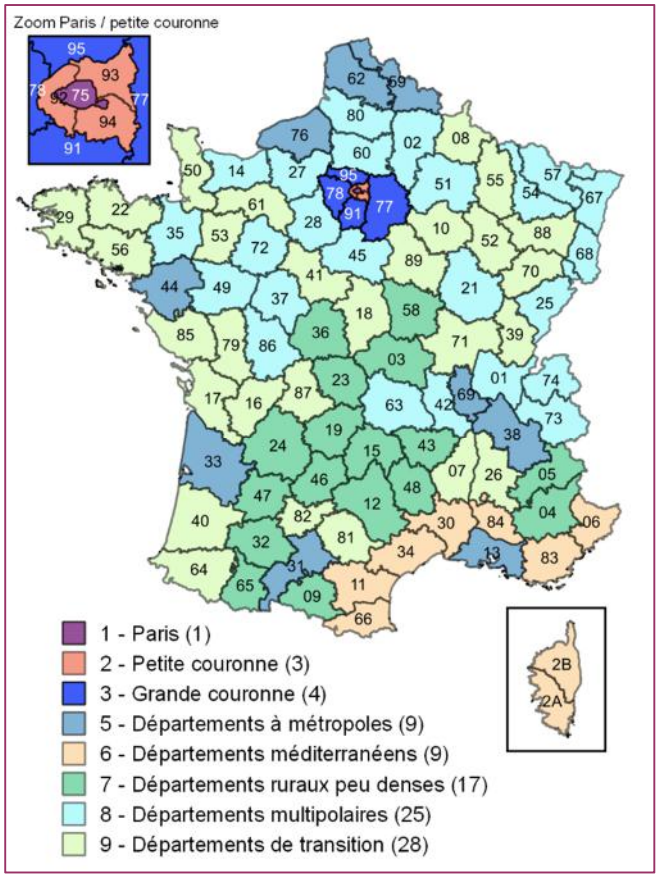
44 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants (20 départements dépassent 50 %). **30 % des personnes tuées** le sont dans un accident impliquant un conducteur à l'**alcoolémie** supérieure ou égale à 0,5 g/l de sang. Pour 60 départements, cet indicateur se situe entre 25 % et 35 %.

[1] Le nombre de personnes tuées dans ce département est faible (moins de 10 accidents par an en moyenne), les conclusions sont donc à nuancer.

Des travaux statistiques menés en 2011-2012 ont défini pour les études d'accidentalité 9 familles de départements homogènes (8 en France métropolitaine et une regroupant les outre-mer) sur la base de variables relatives à la population, au trafic, au réseau routier ainsi qu'au contexte socio-économique et au climat. Ceci permet de comparer un département aux autres départements de sa famille de référence.

Une description des familles est disponible sur le site internet de l'ONISR : *https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/contenus/etat-de-l-insecurite-routiere/les-indicateurs-de-mon-departement-ou-de-ma-region/les-familles-de-departements-des-indicateurs-locaux-de-securite-routiere-ilsr*

Les familles de départements



Les familles de départements

Les départements de **Paris et de la petite couronne** se caractérisent par un taux de mortalité bas (trois fois inférieur à la moyenne pour l'ensemble), notamment pour les 18-24 ans. La part de piétons parmi les personnes tuées est très importante (50 % à Paris et 39 % en petite couronne, contre 15 % en France métropolitaine). Les usagers de deux-roues motorisés y représentent un tué sur trois. Le nombre de personnes tuées dans ces départements a augmenté entre 2017 et 2018.

Les départements de la **grande couronne** et les **départements à métropoles** ont des indicateurs proches : des taux de mortalité inférieurs à la moyenne nationale, des parts de piétons et d'usagers de deux-roues motorisés similaires à la moyenne nationale.

Les **départements méditerranéens** se caractérisent par des taux de mortalité plus élevés que la moyenne nationale et une part importante (30 %) des usagers de deux-roues motorisés dans la mortalité. Cette famille enregistre les plus fortes parts dans la mortalité des personnes tuées dans un accident avec un conducteur alcoolisé ou drogué.

Les taux de mortalité les plus élevés sont observés dans les **départements ruraux peu denses**, notamment celui des 18-24 ans qui est le double de la moyenne nationale. Les parts de piétons (10 %) et d'usagers de deux-roues motorisés (19 %) dans la mortalité y sont plus faibles que la moyenne. Le nombre de personnes tuées dans ces départements a augmenté entre 2017 et 2018.

Les indicateurs calculés dans les **départements multipolaires** sont très proches de ceux calculés pour la France métropolitaine.

Pour l'ensemble des indicateurs calculés ici, les **départements de transition** se situent entre les départements multipolaires et les départements ruraux peu dense.

	Personnes tuées								en moyenne 2014-2018 part dans la mortalité des personnes tuées …			
	2018		évolution		taux moyen 2014-2018							
	total par famille	en moyenne par dépt de la famille	2018/ 2010	2018/ 2017	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2018)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2018)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2018)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2018)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans *	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué / drogue connu
1 - Paris	36	36	-16%	+ 16%	18	15	17	38	36%	19%	25%	25%
2 - Petite couronne	83	28	-12%	+ 6%	18	32	25	30	37%	26%	20%	20%
3 - Grande couronne	189	47	-14%	- 10%	36	70	57	41	24%	24%	26%	27%
5 - Départements à métropoles	589	65	-20%	- 5%	43	85	65	57	26%	21%	29%	27%
6 - Départements méditerranéens	374	42	-22%	- 10%	69	139	115	70	30%	18%	33%	29%
7 - Départements ruraux peu denses	307	18	-14%	+ 4%	88	220	126	102	19%	20%	26%	19%
8 - Départements multipolaires	845	34	-20%	- 12%	55	114	79	65	20%	20%	30%	20%
9 - Départements de transition	825	29	-18%	- 1%	70	193	110	77	18%	20%	31%	20%
Métropole	**3 248**	**34**	**-19%**	**- 6%**	**53**	**110**	**75**	**65**	**23%**	**21%**	**30%**	**23%**

Population 2018 : Source Insee
* Données sur 4 années 2014, 2015, 2016 et 2018

Indicateurs départementaux de sécurité routière

		Personnes tuées							en moyenne 2014-2018 part dans la mortalité des personnes tuées ...			
					taux moyen 2014-2018							
		Evolution 2018/2010	total 2018	Evolution 2018/2017	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2018)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2018)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2018)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2018)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans *	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu
1	Ain	- 33%	36	- 18%	68	174	97	84	20%	16%	35%	50%
2	Aisne	- 24%	31	- 23%	65	153	88	64	23%	16%	31%	46%
3	Allier	- 40%	25	0%	87	191	154	70	20%	20%	25%	35%
4	Alpes-de-Haute-Provence	0%	19	- 37%	144	565	246	138	33%	18%	30%	49%
5	Hautes-Alpes	+ 27%	19	+ 58%	85	92	224	88	27%	21%	22%	36%
6	Alpes-Maritimes	- 5%	57	+ 4%	52	110	77	56	51%	21%	30%	48%
7	Ardèche	- 52%	12	- 40%	68	122	89	100	26%	19%	24%	49%
8	Ardennes	- 20%	12	- 33%	50	96	61	79	16%	18%	37%	49%
9	Ariège	- 37%	12	- 29%	98	365	112	127	21%	22%	35%	45%
10	Aube	+ 13%	18	- 28%	68	159	86	64	12%	19%	35%	49%
11	Aude	- 8%	33	+ 18%	94	159	148	88	21%	12%	29%	51%
12	Aveyron	+ 26%	24	+ 9%	95	203	86	131	14%	13%	23%	37%
13	Bouches-du-Rhône	- 33%	100	- 18%	59	126	107	63	34%	24%	26%	50%
14	Calvados	- 11%	33	- 31%	51	97	75	54	20%	18%	31%	39%
15	Cantal	+ 13%	9	- 25%	73	123	62	85	19%	15%	9%	19%
16	Charente	- 51%	19	- 14%	52	122	103	53	14%	23%	24%	35%
17	Charente-Maritime	- 14%	63	+ 58%	89	270	151	90	16%	21%	35%	49%
18	Cher	+ 7%	31	+ 24%	75	220	93	94	13%	15%	37%	47%
19	Corrèze	- 9%	21	+ 62%	72	128	114	93	17%	20%	23%	36%
2A	Corse-du-Sud	+ 67%	10	0%	71	147	99	71	46%	20%	32%	50%
2B	Haute-Corse	- 37%	19	- 5%	107	246	166	96	27%	30%	43%	55%
21	Côte-d'Or	- 12%	30	- 14%	57	88	99	69	18%	15%	27%	38%
22	Côtes-d'Armor	- 8%	36	+ 3%	58	129	100	73	20%	15%	28%	43%
23	Creuse	- 40%	6	- 33%	51	125	80	73	13%	14%	29%	43%
24	Dordogne	+ 14%	42	+ 35%	92	209	101	107	16%	16%	28%	36%
25	Doubs	- 16%	37	+ 3%	66	133	104	59	25%	18%	34%	54%
26	Drôme	- 7%	40	+ 8%	70	236	93	67	23%	22%	26%	33%
27	Eure	- 40%	28	- 15%	59	188	90	63	23%	26%	29%	48%
28	Eure-et-Loir	- 42%	26	- 41%	77	182	106	99	16%	24%	14%	38%
29	Finistère	+ 20%	49	+ 2%	50	109	88	63	19%	23%	40%	50%
30	Gard	- 15%	64	+ 7%	79	200	159	79	18%	21%	34%	47%
31	Haute-Garonne	- 17%	55	+ 4%	38	64	50	56	25%	24%	30%	53%
32	Gers	- 35%	17	+ 6%	104	382	98	162	9%	27%	24%	43%
33	Gironde	+ 1%	77	+ 5%	49	84	71	73	25%	17%	29%	50%
34	Hérault	- 33%	70	- 11%	72	110	134	74	27%	17%	36%	55%
35	Ille-et-Vilaine	- 13%	48	- 11%	49	84	62	77	21%	17%	37%	51%
36	Indre	- 52%	11	- 42%	76	196	102	89	18%	31%	25%	30%
37	Indre-et-Loire	- 14%	38	+ 19%	58	107	86	72	20%	27%	29%	46%
38	Isère	- 28%	56	- 7%	46	87	62	64	22%	22%	29%	45%
39	Jura	- 67%	11	- 65%	92	251	137	93	11%	28%	24%	36%
40	Landes	- 28%	29	- 19%	71	217	111	63	23%	15%	30%	42%
41	Loir-et-Cher	- 9%	30	- 14%	100	385	190	77	13%	15%	29%	40%
42	Loire	- 42%	21	- 28%	41	87	46	57	19%	22%	27%	39%
43	Haute-Loire	+ 61%	29	+ 142%	85	279	110	115	13%	18%	24%	35%
44	Loire-Atlantique	- 33%	52	- 12%	46	115	73	42	23%	21%	38%	51%
45	Loiret	- 20%	45	+ 22%	58	148	83	62	14%	24%	32%	42%
46	Lot	- 53%	9	0%	82	209	97	82	24%	32%	21%	44%
47	Lot-et-Garonne	- 26%	25	- 14%	84	192	148	86	18%	20%	29%	42%
48	Lozère	- 73%	3	- 63%	124	306	140	136	32%	23%	20%	31%
49	Maine-et-Loire	- 27%	38	- 14%	46	94	63	58	19%	19%	37%	46%
50	Manche	- 24%	35	+ 9%	67	116	60	92	18%	20%	33%	38%
51	Marne	- 9%	41	+ 37%	69	135	76	90	17%	27%	22%	32%
52	Haute-Marne	- 6%	16	+ 7%	96	291	183	94	10%	32%	36%	44%
53	Mayenne	- 19%	21	- 5%	65	211	84	87	13%	21%	16%	27%
54	Meurthe-et-Moselle	- 3%	32	- 3%	46	82	76	65	17%	16%	25%	41%
55	Meuse	+ 6%	18	+ 13%	81	177	69	87	12%	24%	30%	47%

		Personnes tuées							en moyenne 2014-2018 part dans la mortalité des personnes tuées ...			
					taux moyen 2014-2018							
		Evolution 2018/2010	total 2018	Evolution 2018/2017	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2018)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2018)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2018)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2018)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans *	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu
56	Morbihan	- 4%	46	+ 15%	53	150	120	45	23%	17%	35%	49%
57	Moselle	- 14%	48	- 8%	46	90	62	53	21%	24%	26%	38%
58	Nièvre	+ 10%	23	0%	99	233	168	104	23%	23%	32%	38%
59	Nord	- 2%	83	+ 1%	35	73	50	51	24%	20%	26%	46%
60	Oise	- 30%	37	- 40%	67	138	120	56	18%	25%	34%	50%
61	Orne	+ 16%	29	+ 7%	96	314	192	97	13%	19%	26%	36%
62	Pas-de-Calais	- 6%	61	- 5%	44	105	66	51	15%	18%	33%	52%
63	Puy-de-Dôme	- 23%	33	- 11%	58	111	57	95	19%	18%	34%	42%
64	Pyrénées-Atlantiques	- 19%	29	- 29%	51	85	62	75	28%	11%	25%	36%
65	Hautes-Pyrénées	+ 8%	13	+ 44%	69	97	107	91	14%	16%	38%	54%
66	Pyrénées-Orientales	- 28%	18	- 53%	56	111	93	60	22%	19%	36%	54%
67	Bas-Rhin	- 9%	42	- 5%	38	84	43	39	17%	21%	26%	38%
68	Haut-Rhin	+ 8%	40	+ 25%	41	74	56	53	21%	16%	15%	28%
69	Rhône	- 21%	59	0%	32	48	42	54	26%	22%	27%	45%
70	Haute-Saône	- 44%	18	- 45%	79	285	147	71	15%	17%	41%	52%
71	Saône-et-Loire	- 6%	48	+ 4%	80	309	122	80	16%	26%	26%	43%
72	Sarthe	+ 11%	39	- 26%	68	143	120	65	25%	15%	32%	42%
73	Savoie	- 19%	25	- 29%	62	178	86	63	25%	22%	27%	42%
74	Haute-Savoie	+ 5%	41	+ 3%	51	122	94	59	31%	17%	35%	59%
75	Paris	- 16%	36	+ 16%	18	15	17	38	36%	19%	25%	41%
76	Seine-Maritime	- 31%	46	- 10%	39	83	68	55	27%	26%	25%	51%
77	Seine-et-Marne	- 11%	73	- 10%	57	118	89	60	20%	28%	28%	47%
78	Yvelines	- 23%	49	0%	33	59	54	42	24%	23%	27%	43%
79	Deux-Sèvres	- 30%	26	- 7%	80	282	119	84	18%	26%	40%	53%
80	Somme	- 35%	33	- 20%	70	109	117	81	16%	18%	30%	42%
81	Tarn	- 35%	32	+ 23%	76	235	126	62	18%	13%	30%	48%
82	Tarn-et-Garonne	- 53%	16	- 41%	93	202	165	131	16%	19%	36%	48%
83	Var	- 27%	66	- 8%	65	137	90	66	39%	15%	33%	52%
84	Vaucluse	- 29%	37	- 33%	75	168	121	77	22%	17%	29%	46%
85	Vendée	- 29%	50	+ 35%	69	262	88	79	23%	21%	42%	56%
86	Vienne	- 47%	19	- 5%	56	109	81	61	17%	21%	23%	34%
87	Haute-Vienne	+ 42%	27	+ 35%	58	143	107	51	19%	27%	31%	42%
88	Vosges	- 30%	28	+ 75%	64	131	110	81	22%	19%	22%	33%
89	Yonne	+ 13%	36	+ 13%	99	228	164	116	15%	22%	28%	44%
90	Territoire de Belfort	- 43%	4	- 50%	40	102	81	14	45%	29%	35%	42%
91	Essonne	- 5%	38	- 7%	28	49	50	34	27%	20%	24%	41%
92	Hauts-de-Seine	- 11%	25	- 22%	17	28	22	30	46%	17%	24%	39%
93	Seine-Saint-Denis	- 21%	31	+ 35%	19	38	24	31	32%	24%	19%	35%
94	Val-de-Marne	0%	27	+ 17%	18	31	29	30	33%	36%	17%	31%
95	Val-d'Oise	- 12%	29	- 26%	23	52	34	24	30%	22%	25%	44%
Métropole		**- 19%**	**3 248**	**- 6%**	**53**	**110**	**75**	**65**	**23%**	**21%**	**30%**	**44%**
971	Guadeloupe	- 49%	33	- 20%	119	356	284	90	36%	18%	37%	64%
972	Martinique	- 41%	22	- 27%	75	207	233	32	47%	17%	43%	74%
973	Guyane	0%	36	+ 38%	108	218	212	78	34%	21%	38%	55%
974	La Réunion	+ 14%	48	+ 2%	57	120	116	44	35%	21%	37%	56%
976	Mayotte	+ 400%	5	- 38%	25	59	34	29	41%	17%	20%	32%
Ensemble des DOM		**- 20%**	**144**	**- 5%**	**74**	**174**	**161**	**54**	**37%**	**19%**	**38%**	**61%**
977	Saint-Barthélémy**	ND	4	ND	191	274	232	450	67%	11%	56%	78%
978	Saint-Martin**	- 40%	3	0%	114	476	217	0	65%	12%	56%	93%
986	Wallis-et-Futuna**	ND	1	0%	33	0	0	174	0%	0%	100%	100%
987	Polynésie Française**	+ 6%	36	+ 50%	88	124	353	22	45%	6%	62%	78%
988	Nouvelle-Calédonie**	- 27%	52	- 7%	204	518	436	172	9%	13%	59%	76%
Ensemble COM-NC		**- 13%**	**96**	**+ 14%**	**142**	**311**	**384**	**110**	**23%**	**11%**	**60%**	**78%**
Total OM		**- 18%**	**240**	**+ 2%**	**89**	**209**	**209**	**62**	**33%**	**16%**	**45%**	**67%**
France (métropole+DOM)		**- 19%**	**3 392**	**- 6%**	**53**	**113**	**78**	**65**	**23%**	**20%**	**30%**	**45%**
France (métropole+OM)		**- 19%**	**3 488**	**- 5%**	**54**	**115**	**80**	**65**	**23%**	**20%**	**31%**	**46%**

Population 2018 : Source Insee
Remarques : pour certains départements où le nombre de personnes tuées est réduit, les conclusions seront à nuancer, notamment sur les départements de Mayotte, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Wallis-et-Futuna
* Données sur 4 années 2014, 2015, 2016 et 2018
** Population 2012, 2013 ou 2014 au dernier recensement Insee

Les territoires ruraux

60 % des personnes tuées dans les territoires ruraux le sont sur des routes départementales hors agglomération.

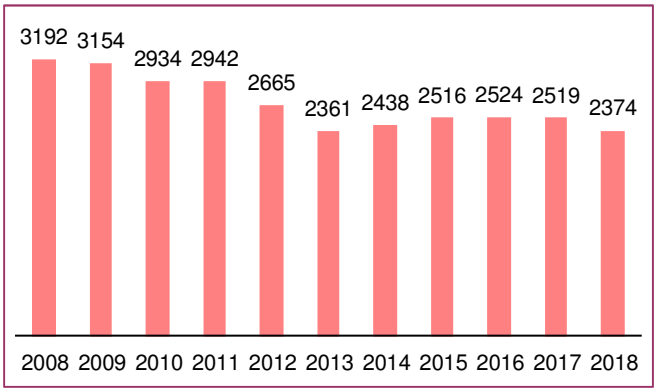
Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
20 627	2 374	26 699	9

Évolution annuelle moyenne du nombre de tués dans les territoires ruraux entre...**

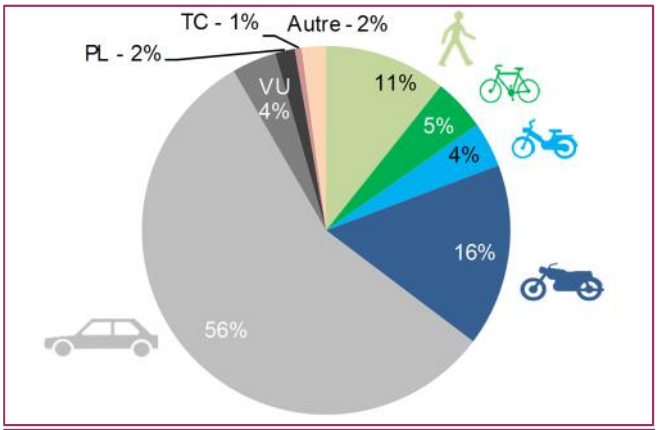
2017 et 2018	2010 et 2018
- 5,8 %	- 2,6 %

* Nombre de tués pour 100 blessés dans les territoires ruraux
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de tués dans les territoires ruraux a baissé en moyenne de - 2,6 % par an.

Evolution du nombre de personnes tuées dans les territoires ruraux depuis 2008

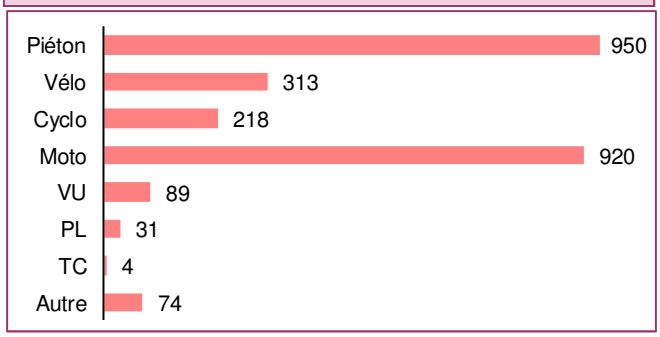


Répartition des personnes tuées selon le mode dans les territoires ruraux (2014-2018)



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL, TC, Autre	Total
Tués	1 323	567	493	1 983	6 970	484	551	12 371

Personnes tuées, autres que les automobilistes, dans les accidents avec un véhicule de tourisme dans les territoires ruraux (2014-2018)



Cette page présente l'accidentalité sur la période 2014-2018 dans les territoires des EPCI de moins de 150 000 habitants, hors Ile-de-France. La moitié des départements français est entièrement située dans cette catégorie. Ces territoires ne sont donc pas uniquement des zones de rase campagne.

Les territoires ruraux concentrent **63 % de la mortalité routière** alors qu'ils concentrent 52 % de la population. Le nombre de personnes tuées a baissé de - 5,9 % par an entre 2008 et 2013, puis a augmenté jusqu'en 2015 puis est resté stable jusqu'en 2017. Il baisse de - 5,8 % entre 2017 et 2018, baisse équivalente à celle constatée sur les territoires urbains.

Les accidents dans les territoires ruraux sont **plus souvent mortels** (11 %) que dans les territoires urbains (2 %). Cette gravité est liée à la part élevée d'accidents hors agglomération, là où les accidents sont plus souvent mortels.

Suivant le mode et l'âge

La répartition par mode de déplacement montre la prépondérance des automobilistes (56 % des personnes tuées, contre 36 % dans les territoires urbains), suivie des motocyclistes (16 %, contre 25 % dans les territoires urbains) et des piétons (11 %, contre 25 % dans les territoires urbains).

Le tiers des personnes tuées a entre 18 ans et 34 ans. Parmi elles, 65 % sont automobilistes et 19 % motards.

Les 75 ans et plus représentent 15 % des tués. Parmi eux, 46 % sont des automobilistes (conducteurs ou passagers) hors agglomération et 24 % sont des piétons en agglomération.

Parmi les piétons tués, 62 % sont des hommes (dont un tiers âgé de 75 ans et plus) et 38 % des femmes (dont la moitié âgée de 75 ans et plus).

Les voitures de tourisme

Les **1 400 automobilistes tués** chaque année dans les territoires ruraux représentent **33 % de l'ensemble de la mortalité routière**. Dans 80 % des cas, l'accident se produit hors agglomération.

Les automobilistes ne sont pas les seules victimes des accidents impliquant un véhicule de tourisme (VT). Chaque année, 520 personnes non automobilistes sont tuées dans un accident impliquant un VT.

Parmi l'ensemble des piétons tués, 72 % le sont dans un accident contre un VT. Sur autoroute, la part des piétons tués dans un accident avec VT est plus faible (58 %). En effet, sur autoroute, la part de piétons tués dans un accident avec un poids lourd est plus élevée qu'ailleurs : 26 % (sur 118 piétons tués sur autoroute en 5 ans, 31 le sont dans un accident impliquant un PL) contre 9 % sur les autres catégories de route.

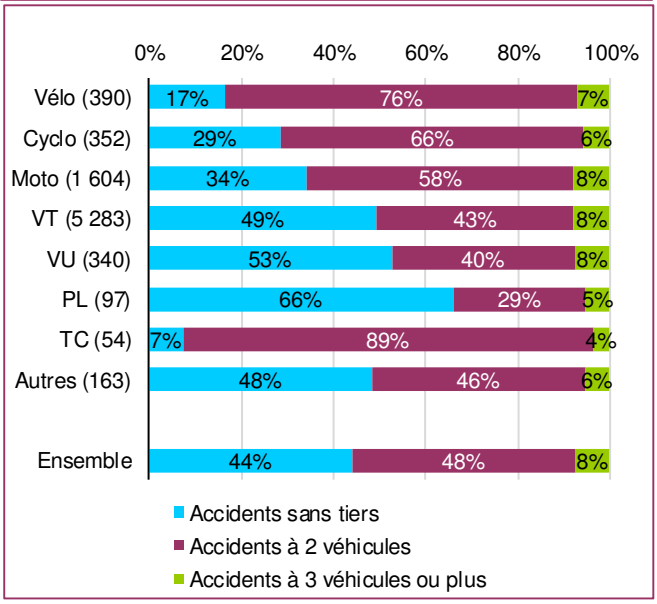
Parmi les usagers de deux-roues motorisés tués, la moitié l'est dans un accident avec un VT.

Répartition des personnes tuées dans les territoires ruraux selon le type de route et le milieu (2014-2018)

	En agglo	Hors agglo	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	7%	**7%**
RN	1%	6%	/	**7%**
RD	12%	60%	/	**72%**
Voie communale	7%	6%	/	**13%**
Autre	1%	0%	/	**1%**
Tous réseaux	**21%**	**72%**	**7%**	**100%**

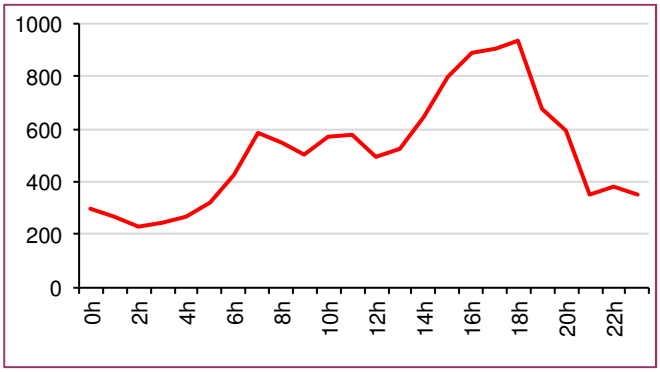
Exemple de lecture, ligne route départementale (RD) : 12 % des personnes tuées dans les territoires ruraux le sont sur RD en agglomération, 60 % le sont sur RD hors agglomération, soit 72 % au total sur RD.

Répartition des personnes tuées sur routes départementales dans les territoires ruraux selon le type d'accident, par mode (2014-2018)



Remarque : les accidents avec piétons (701 personnes tuées dont 690 piétons) ne sont pas comptabilisés dans ce graphique

Nombre de personnes tuées selon l'heure de la journée (2014-2018)



Selon le milieu routier et la catégorie de route

Dans les territoires ruraux, **72 % des personnes tuées le sont sur route hors agglomération** (dans les territoires urbains, 37 % des personnes tuées le sont sur route hors agglomération).

L'enjeu principal est sur **route départementale hors agglomération** puisque 60 % (soit 1 500 par an) des personnes tuées des territoires ruraux le sont sur ce réseau. Les **routes départementales en agglomération** concentrent 12 % des personnes tuées (300 par an).

Le reste (600 personnes tuées par an) se répartit uniformément entre autoroutes, routes nationales hors agglomération, voies communales en agglomération et voies communales hors agglomération.

Les routes départementales

Les routes départementales hors agglomération des territoires ruraux concentrent 44 % de l'ensemble de la mortalité routière française.

La répartition modale des personnes tuées sur route départementale est proche de celle de l'ensemble des territoires ruraux : 59 % des personnes tuées sont des automobilistes, 18 % des motards et 8 % des piétons.

La répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement et le nombre de véhicules impliqués dans l'accidents montre que :

- 8 % des personnes tuées sur les routes départementales dans les territoires ruraux sont des piétons,
- 29 % sont des automobilistes dans des accidents sans autre véhicule,
- 25 % sont des automobilistes dans des accidents à deux véhicules.

Les cyclistes et les cyclomotoristes tués le sont respectivement à 83 % et 73 % dans des accidents à deux véhicules ou plus alors que cette proportion est plus faible pour les automobilistes : la moitié des automobilistes tués le sont dans des accidents avec antagoniste et la moitié en accident sans tiers.

Selon l'heure de la journée

La répartition horaire montre **un pic** en fin d'après-midi : 22 % des tués le sont **entre 16h et 19h**, pic qui concerne autant les piétons que les usagers de véhicule. Pour **les piétons**, un pic similaire est constaté entre **9h et 12h**.

La période comprise entre minuit et 5 h concerne 8 % des personnes tuées, mais 19 % des accidents à un seul véhicule sans piéton.

Les autoroutes

Sur autoroute, la moitié des personnes tuées a entre 18 et 44 ans. Une personne tuée sur trois l'est dans un accident sans tiers. Une personne tuée sur quatre est un passager. La quasi-totalité des piétons est tuée de nuit.

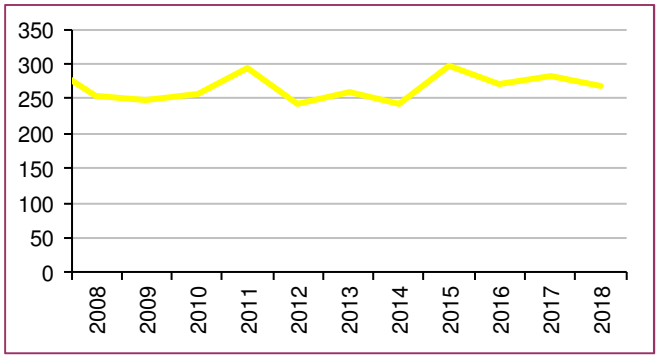
Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
5 555	269	7 854	3

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées sur autoroute entre...**

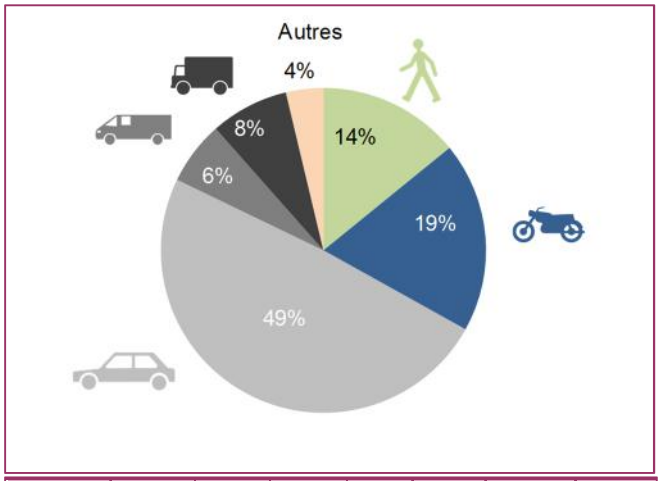
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
- 4,6 %	+ 0,6 %	- 7,9 %

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessées sur autoroute.
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de personnes tuées sur autoroute a augmenté en moyenne de 0,6 % par an.

Nombre de personnes tuées sur autoroute

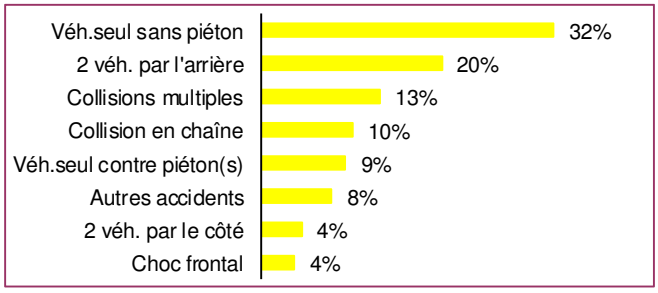


Répartition des usagers tués sur autoroute selon le mode de déplacement



	Piéton	Moto	VT	PL	VU	Autres	Total
Tués	38	51	132	21	17	10	**269**
Blessés	36	1468	5376	186	674	114	**7854**

Répartition des personnes tuées sur les autoroutes selon le type de collision : 269 tués en 2018



En 2018, 269 personnes ont été tuées sur autoroute, en baisse de - 13 décès (- 4,6 %) par rapport à 2017. Depuis 2010, la mortalité sur autoroute semble osciller en moyenne autour de 268 morts par an.

Les autoroutes concentrent 8 % de la mortalité routière mais représentent 1,1 % du linéaire de routes et portent 26 % du trafic motorisé.

5 555 accidents corporels ont été enregistrés sur autoroute, soit 10 % de l'ensemble des accidents.

Par rapport à 2017, les baisses du nombre d'accidents (- 1,7 %) et du nombre de blessés (- 1,1 %) poursuivent la tendance initiée en 2016, mais ne permettent toutefois pas de retrouver les niveaux observés jusqu'en 2015.

Estimation du risque d'être tué sur autoroute

En 2018, 1,45 personne a été tuée par milliard de kilomètres parcourus sur autoroute, alors que ce ratio est de 5,36 pour l'ensemble des réseaux. Outre l'interdiction aux vélos, tracteurs, piétons et l'absence d'accès riverains, cette différence s'explique par les caractéristiques de conception de ces infrastructures qui préviennent, dans la mesure du possible, les chocs frontaux et les accidents liés aux carrefours.

Selon l'âge des usagers

En 2018, la moitié des personnes tuées sur autoroute a entre 18 et 44 ans, dont 16 % entre 18 et 24 ans. Par rapport à 2017, on constate une forte baisse du nombre de tués âgés de 65 ans et plus : - 25 tués soit - 39 %.

Selon le mode de déplacement

En 2018, les automobilistes constituent la moitié des tués. Cette part est sensiblement moins forte que celle observée au cours de la période 2008-2017 (58 %).

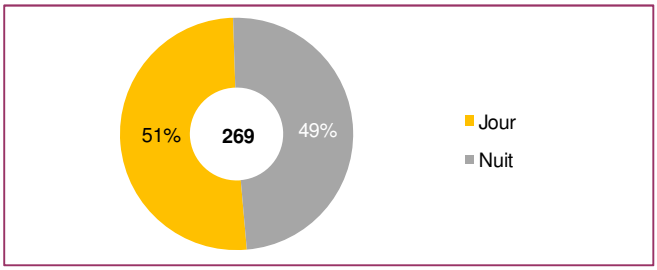
Avec 38 piétons tués en 2018, les chiffres élevés depuis 2014 (toujours autour de 40 piétons tués) sont confirmés et marquent une rupture avec la stabilité (autour de 25 tués de 2006 à 2013). A l'inverse des usagers motorisés, on dénombre plus de tués que de blessés sur autoroute chez les piétons.

Les accidents impliquant un poids lourd représentent 16 % des accidents sur autoroute mais ont occasionné un tiers des décès sur ce type de réseau.

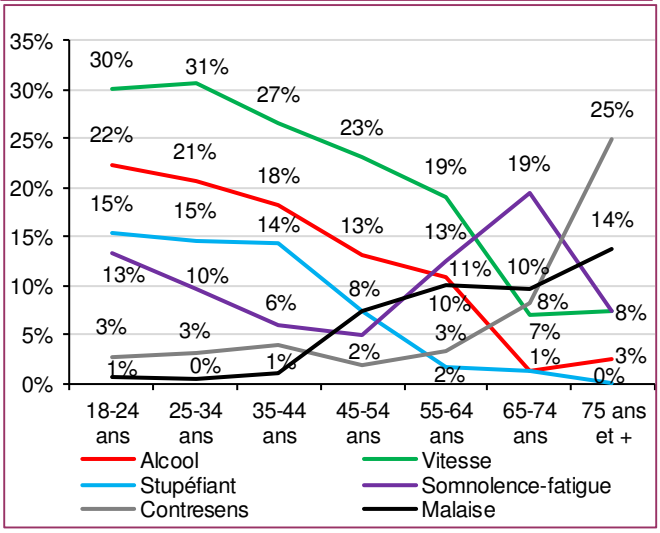
Selon les conflits

Une personne tuée sur trois sur autoroute l'est dans un accident sans tiers et une sur cinq l'est dans une collision à deux véhicules par l'arrière. Le nombre de personnes tuées dans les collisions à deux véhicules est en baisse en 2018 par rapport à 2017 (- 25 décès soit - 22 %), tout comme le nombre de tués dans les accidents à un véhicule (- 10 tués soit - 8 %). En revanche, le nombre de personnes tuées dans les collisions à trois véhicules ou plus a subi une forte hausse (+ 22 décès soit + 48 %).

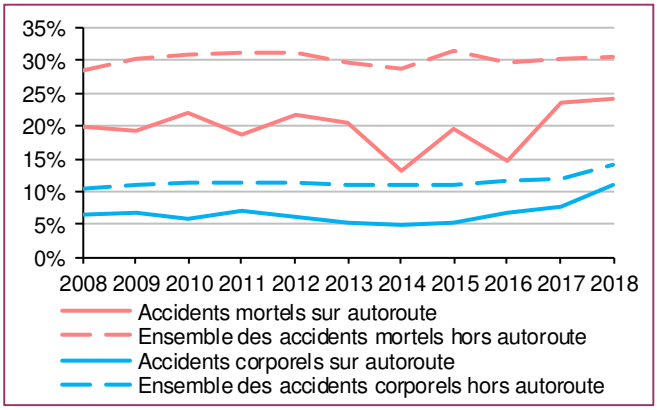
Répartition des personnes tuées sur les autoroutes selon la luminosité



Causes d'accidents mortels sur autoroutes selon l'âge des auteurs présumés responsables (APAM) sur les 3 ans 2016-2018



Répartition des accidents avec alcool, sur les autoroutes et sur les autres réseaux routiers



Accidents du personnel autoroutier

14 accidents corporels enregistrés en 2018, chiffre identique à la moyenne annuelle 2009-2018. En 10 ans, 7 intervenants ont été tués, 150 blessés.

56 % des accidents impliquent un PL tiers, leur présence sur voie de droite les rend proches des intervenants. 1 accident du personnel autoroutier sur 3 a lieu sur la bande d'arrêt d'urgence.

Source : *Analyse des accidents du personnel en intervention – Année 2018*, ASFA, 2019.

Selon la place dans le véhicule

En 2018, **26 % des usagers de véhicules tués sur autoroute sont des passagers contre 12 % en agglomération et 16 % sur route hors agglomération**. C'est un phénomène récurrent depuis 2010.

Selon la temporalité

En 2018, le nombre de personnes tuées sur autoroute varie de 11 à 38 selon le mois. Sur la période 2008-2018, on observe également une grande variabilité dans les valeurs mensuelles d'une année sur l'autre. En effet, la mortalité des mois de mars, juillet et septembre 2018 a été nettement plus élevée que les valeurs moyennes mensuelles 2008-2017, celle des mois de juin et novembre 2018 a été nettement plus faible.

Depuis 2000, sur autoroute, le vendredi est le jour où l'on dénombre le plus d'accidents. En moyenne, les vendredis, samedis et dimanches concentrent la moitié des personnes tuées.

Le réseau autoroutier étant plus circulé la nuit que les autres réseaux, 49 % des tués en 2018 le sont la nuit, contre 41 % hors autoroute. Comme en 2017, on dénombre légèrement plus de décès de jour que de nuit, ce qui n'était pas habituel les années précédentes. **Parmi les 38 piétons tués, 36 l'ont été de nuit**.

Facteurs d'accidents mortels

Les causes multiples d'accidents mortels sur autoroute sont les manœuvres dangereuses, la vitesse, la perte de vigilance et l'ensemble alcool-drogues-médicaments. La cause « **vitesse** excessive ou inadaptée aux circonstances » est particulièrement présente chez les APAM relativement jeunes : 30 % des APAM de 18-24 ans, 31 % des APAM de 25-34 ans, 27 % des APAM de 35-44 ans.

Sur les autoroutes concédées, de 2014 à 2018[1], le facteur « **vitesse** » a été identifié dans 28 % des accidents mortels, et la **somnolence** ou la fatigue dans 23 % des cas. Les longues distances parcourues sur autoroute peuvent être plus propices à la somnolence. Sur la période 2014-2018, 49.7 % des accidents mortels associés à ce facteur sont survenus de jour. Les périodes 4h-8h et 14h-17h concentrent à elles seules 46% des accidents mortels liés à la somnolence (respectivement 33 % et 13 %).

L'alcool est moins présent dans les accidents sur autoroute qu'ailleurs. Néanmoins, la valeur élevée de la part d'accidents mortels avec alcool de l'année 2017 est confirmée en 2018 (23 %). En comparaison, elle est de 31 % sur les autres réseaux. Comme pour la vitesse, ce sont les APAM entre 18 et 44 ans qui sont les plus concernés par la consommation d'alcool, mais aussi de stupéfiants.

[1] *Analyse des accidents mortels et corporels - Année 2018*, ASFA, 2019.

Les routes hors agglomération

Deux personnes sur trois tuées en France le sont sur routes hors agglomération. La moitié des personnes tuées le sont sur routes départementales.

Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
14 480	2 016	19 593	10

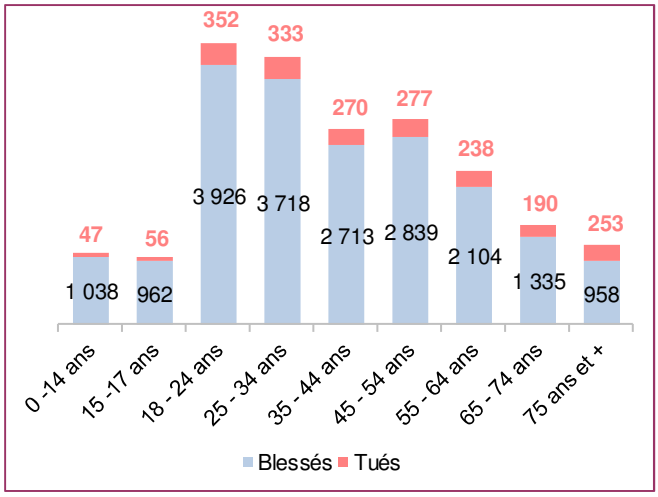
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués sur routes hors agglomération entre...**

2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
- 6,5 %	- 3,1 %	- 6,9 %

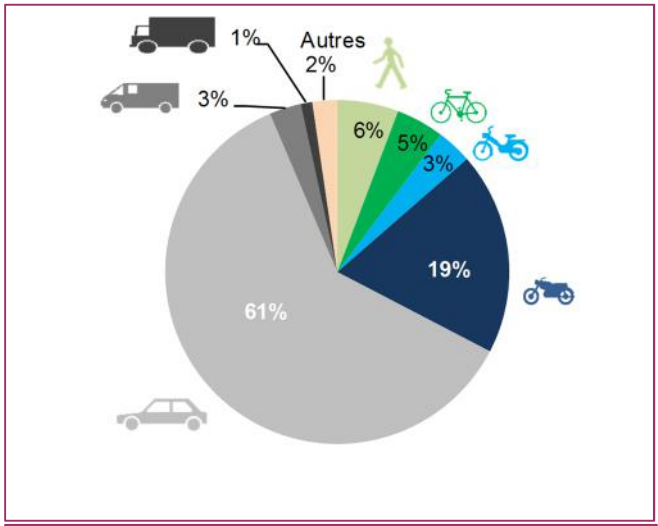
* Nombre de tués pour 100 blessés (B) sur les routes hors agglomération

** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de tués a diminué en moyenne de - 3,1 % par an.

Nombre d'usagers tués ou blessés sur routes hors agglomération selon la classe d'âge



Répartition des usagers tués sur routes hors agglomération selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	116	91	67	384	1229	60	22	47	2 016
Blessés	396	744	887	3 181	12 914	722	263	486	19 593

Remarque préliminaire : les routes hors agglomération n'incluent pas les autoroutes.

En 2018, 2 016 personnes ont été tuées sur routes hors agglomération, soit 62 % de la mortalité routière. La baisse de - 6,5 % par rapport à 2017 représente 140 vies épargnées (baisse qui intervient après quatre années stables autour de 2 150 personnes tuées sur ce réseau).

Entre 2010 et 2018, la mortalité hors agglomération a baissé de - 23 %, soit une diminution deux fois plus importante que sur les autres réseaux.

La gravité des accidents sur les routes hors agglomération est plus élevée qu'ailleurs : 13 % des accidents y sont mortels contre 3 % sur les autres réseaux.

Selon le type de route

Les **routes bidirectionnelles** sont limitées pour la plupart à 90 km/h et 80 km/h depuis le 1er juillet 2018. Elles concentrent 90 % de la mortalité sur routes hors agglomération (1 816 personnes tuées), soit 56 % de l'ensemble de la mortalité routière.

Sur ces 1 816 personnes tuées sur routes bidirectionnelles hors agglomération, 1 557 l'ont été sur routes départementales (RD), soit une proportion de 86 %. Ce nombre de tués sur RD représente également la moitié de l'ensemble de la mortalité routière en 2018.

Selon l'âge des usagers

Entre 2017 et 2018, toutes les classes d'âge ont connu une baisse du nombre de personnes tuées sur routes hors agglomération, hormis les 15-17 ans (stable) et les 75 ans et plus (+ 0,8 %, soit 2 personnes tuées en plus). Le regroupement en trois classes seulement donne les résultats suivants :

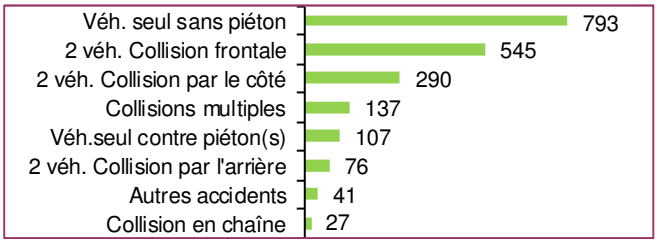
- baisse (- 7,5 %) du nombre de personnes tuées de moins de 25 ans, soit 37 vies épargnées ;
- baisse (- 6,3 %) du nombre de personnes tuées de la classe d'âge 25-64 ans, soit 75 vies épargnées ;
- baisse (- 11,2 %) du nombre de personnes tuées de 65 ans et plus, soit 28 vies épargnées.

Selon le mode de déplacement

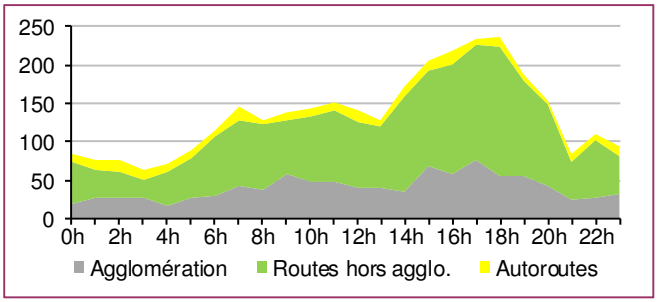
Sur routes hors agglomération, 80 % des personnes tuées sont automobilistes ou motocyclistes ; cette proportion est de 50 % sur les autres réseaux. Entre 2017 et 2018, le nombre des tués motocyclistes a baissé de - 4 %, contre - 8 % pour les automobilistes.

Parmi les 116 piétons tués sur ce réseau, 80 % le sont de nuit, et 96 % (46 sur 48) pour les piétons âgés de 18 à 44 ans.

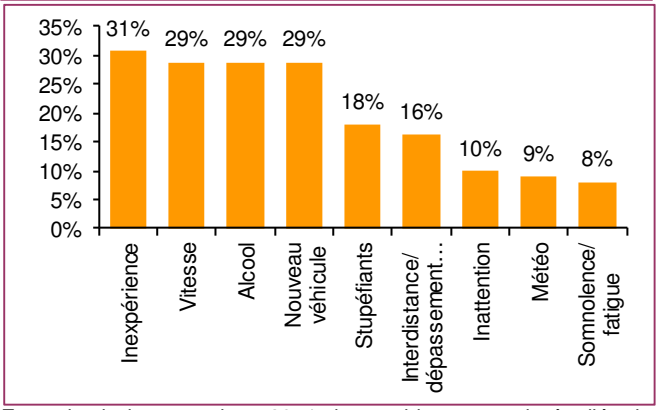
Nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération selon le type de collision



Nombre de personnes tuées selon le milieu et selon l'heure

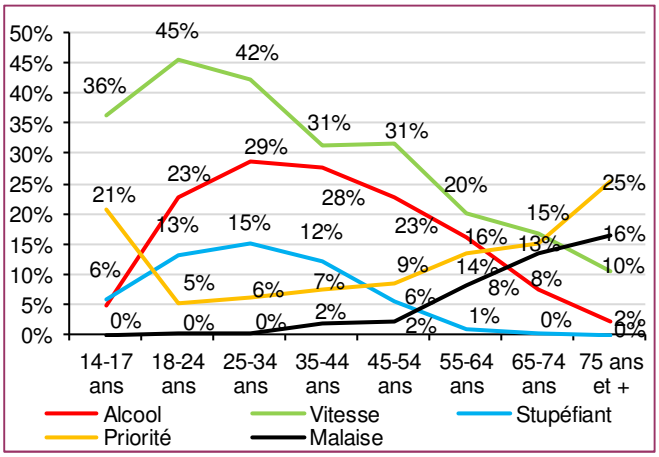


Facteurs à l'origine des accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme (étude de 111 cas sur routes hors agglomération)



Exemple de lecture : dans 29 % des accidents mortels étudiés, le caractère nouveau du véhicule a été un facteur à l'origine de l'accident.
Source : *Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2010*, Cerema, juin 2013.

Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (sur les 3 ans 2016-2018) sur les routes hors agglomération



Selon les conflits

Deux types de conflit sont prédominants : les accidents sans tiers (39 % des tués) et les chocs frontaux (27 % des tués).

Parmi les 793 personnes tuées dans les accidents sans tiers, 73 % sont des automobilistes et 15 % des motocyclistes ; Entre 2017 et 2018, la mortalité dans les accidents sans tiers a baissé de - 9 % (soit 78 vies épargnées).

Parmi les 545 personnes tuées dans des collisions en choc frontal, 68 % sont des automobilistes et 18 % des motocyclistes. Ces accidents ont lieu de nuit deux fois sur trois.

Sur les routes hors agglomération, 384 motocyclistes ont été tués en 2018 : 30 % l'ont été lors d'accidents sans tiers, 25 % lors de chocs frontaux et 26 % lors de collisions par le côté.

Selon la temporalité

Le printemps et l'été, l'accidentalité est plus élevée : 183 personnes tuées en moyenne par mois entre avril et septembre contre 153 les autres mois.

La moitié des personnes tuées le sont un vendredi, samedi ou dimanche.

La tranche horaire 14h-21h (29 % de la journée) concentre 47 % de la mortalité.

La mortalité en 2018 intervient à 59 % de jour et à 41 % de nuit.

L'alcool

La présence d'alcool à un taux illégal est plus fréquemment constatée dans les accidents sur routes hors agglomération que sur les autres réseaux. En 2018, la présence d'alcool est relevée dans **31 % des accidents mortels** et dans 20 % des accidents corporels sur routes hors agglomération, contre respectivement 28 % et 11 % sur les autres réseaux. Ces valeurs sont proches des moyennes constatées sur la période précédente 2010-2017 sur routes hors agglomération : la présence d'alcool y était relevée dans 32 % des accidents mortels et 18% des accidents corporels.

Selon l'intersection

Sur les 2 016 tués sur routes hors agglomération, 84 % l'ont été hors intersection. C'est une proportion plus importante que sur le réseau « en agglomération » (68 %). Sur les 324 usagers tués en intersection sur routes hors agglomération, on en compte quatre sur 10 sur une intersection en X.

Selon le tracé en plan

36 % des tués sur routes hors agglomération l'ont été sur des portions de route en courbe, contre 21 % en agglomération et 17 % sur autoroute.

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			
		Nb km	Tués 5 ans	Nb km	Tués 5 ans	km (en %)	Tués bidi (en %)
01	Ain	0	0	1562	93	35%	69%
02	Aisne	80	29	1037	51	19%	52%
03	Allier	88	36	1690	42	32%	72%
04	Alpes-de-Haute-Provence	89	12	752	52	31%	84%
05	Hautes-Alpes	131	14	694	28	36%	78%
06	Alpes-Maritimes	0	2	735	57	29%	56%
07	Ardèche	76	10	892	58	24%	79%
08	Ardennes	15	0	1189	25	36%	63%
09	Ariège	42	9	332	15	13%	52%
10	Aube	27	2	635	35	14%	56%
11	Aude	5	0	1083	78	25%	71%
12	Aveyron	54	10	552	39	9%	59%
13	Bouches-du-Rhone	24	21	761	180	26%	70%
14	Calvados	0	1	973	55	17%	60%
15	Cantal	109	14	1225	25	31%	83%
16	Charente	55	4	1430	31	28%	54%
17	Charente-Maritime	16	8	1807	126	29%	70%
18	Cher	55	3	556	31	12%	44%
19	Corrèze	0	0	995	46	21%	96%
2A	Corse-du-Sud	0	31	761	7	38%	70%
2B	Haute-Corse	0	0	310	41	13%	62%
21	Côte-d'Or	0	0	2209	60	35%	74%
22	Côtes-d'Armor	46	4	974	58	22%	58%
23	Creuse	1	0	933	13	21%	46%
24	Dordogne	110	20	1413	75	28%	73%
25	Doubs	78	7	1093	89	29%	83%
26	Drôme	89	19	865	47	21%	55%
27	Eure	32	7	1234	98	29%	87%
28	Eure-et-Loir	84	15	1408	70	19%	71%
29	Finistère	13	0	1300	62	37%	60%
30	Gard	80	17	1599	150	36%	89%
31	Haute-Garonne	51	5	2745	69	42%	62%
32	Gers	180	24	440	23	12%	44%
33	Gironde	33	5	1100	77	18%	36%
34	Hérault	15	5	628	133	13%	62%
35	Ille-et-Vilaine	23	3	715	46	14%	39%
36	Indre	27	4	1426	44	29%	75%
37	Indre-et-Loire	12	1	1158	78	29%	75%
38	Isère	68	17	1248	95	27%	73%
39	Jura	85	13	966	50	28%	68%
40	Landes	39	0	1634	49	39%	55%
41	Loir-et-Cher	25	6	1143	58	33%	69%
42	Loire	39	8	1015	31	27%	42%
43	Haute-Loire	106	22	813	34	24%	71%
44	Loire-Atlantique	24	5	1137	98	25%	51%
45	Loiret	0	0	1050	64	29%	60%
46	Lot	15	0	799	34	20%	60%
47	Lot-et-Garonne	79	2	1000	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	1676	63	22%	58%
51	Marne	93	17	915	43	22%	43%
52	Haute-Marne	83	19	670	27	17%	60%
53	Mayenne	102	11	1278	32	35%	64%
54	Meurthe-et-Moselle	10	2	787	47	25%	54%
55	Meuse	9	0	1060	27	30%	68%
56	Morbihan	1	0	1291	62	31%	62%
57	Moselle	23	11	1463	68	34%	65%
58	Nièvre	53	4	450	18	10%	35%
59	Nord	18	5	1248	73	24%	58%
60	Oise	77	10	589	44	15%	40%
61	Orne	24	7	1 502	68	26%	72%
62	Pas-de-Calais	41	11	2 200	92	35%	74%
63	Puy De Dôme	0	1	1 226	50	17%	55%
64	Pyrénées-Atlantiques	74	6	856	49	19%	60%
65	Hautes-Pyrénées	19	8	840	34	29%	71%
66	Pyrénées-Orientales	98	8	776	32	36%	58%
67	Bas-Rhin	10	7	1 019	51	28%	50%
68	Haut-Rhin	27	4	913	33	34%	42%
69	Rhône	33	2	924	43	32%	58%
70	Haute-Saône	111	25	516	15	15%	52%
71	Saône-et-Loire	67	20	1 625	93	31%	95%
72	Sarthe	0	0	1 629	71	38%	71%
73	Savoie	29	4	895	58	29%	73%
74	Haute-Savoie	11	0	1 050	83	35%	71%
75	Paris	-	-	-	-	-	-
76	Seine-Maritime	44	2	1 834	98	32%	75%
77	Seine-et-Marne	81	23	1 064	86	25%	48%
78	Yvelines	24	2	587	38	42%	59%
79	Deux-Sèvres	43	13	940	49	23%	57%
80	Somme	21	2	1 022	60	22%	55%
81	Tarn	49	10	1 542	47	37%	60%
82	Tarn-et-Garonne	0	0	759	61	30%	72%
83	Var	0	0	1 108	125	38%	70%
84	Vaucluse	34	1	623	73	28%	56%
85	Vendée	0	0	363	27	8%	20%
86	Vienne	61	8	454	36	10%	49%
87	Haute-Vienne	122	15	1 066	38	27%	76%
88	Vosges	27	1	682	48	21%	66%
89	Yonne	68	16	983	54	20%	57%
90	Territoire de Belfort	12	2	84	4	16%	33%
91	Essonne	3	0	262	31	35%	60%
92	Hauts-de-Seine	-	-	-	-	-	-
93	Seine-Saint-Denis	-	-	-	-	-	-
94	Val-de-Marne	-	-	-	-	-	-
95	Val-d'Oise	2	0	409	17	38%	52%
971	Guadeloupe	300	93	76	15	13%	27%
972	Martinique	240	37	0	0	ND	ND
973	Guyane	434	65	89	8	24%	32%
974	La Réunion	0	37	292	18	40%	90%
976	Mayotte	86	ND	ND	ND	ND	ND

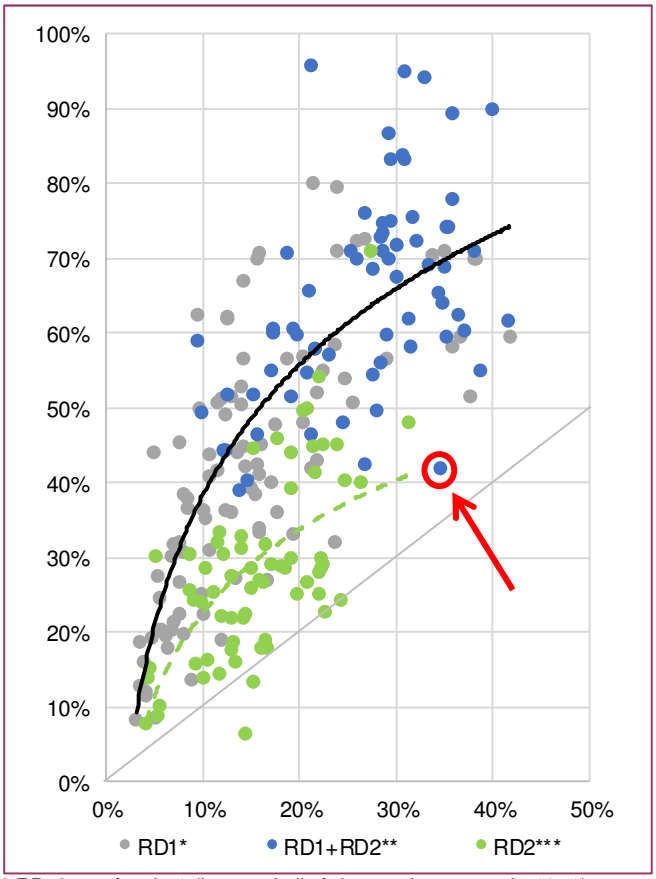
* Réseau départemental principal : somme des catégories 1 et 2 dans le cas où la part de linéaire des RD de catégories 1 et 2 est inférieure à 42 %, catégorie 1 sinon.
Les définitions des catégories de route du réseau sont données par chaque département, afin de s'adapter aux particularités du terrain. 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.

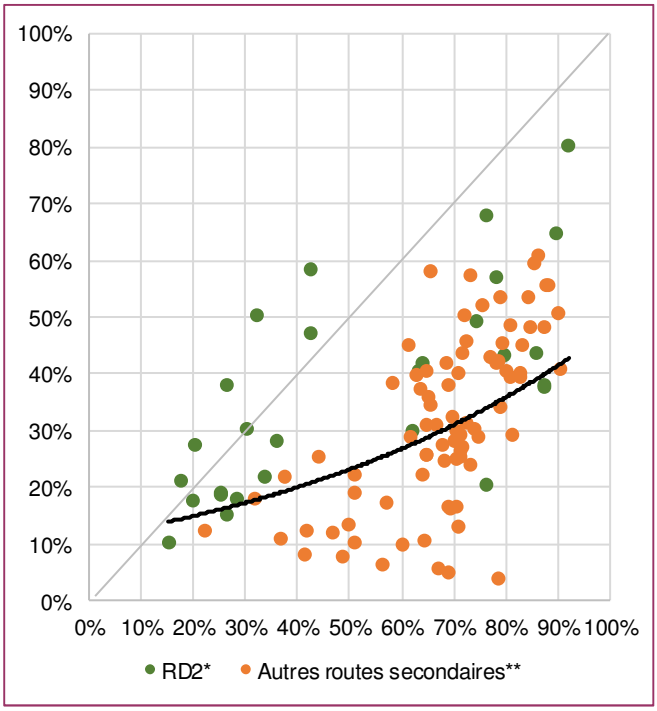
La diagonale correspond aux situations où les parts associées au linéaire et à la mortalité seraient identiques.

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

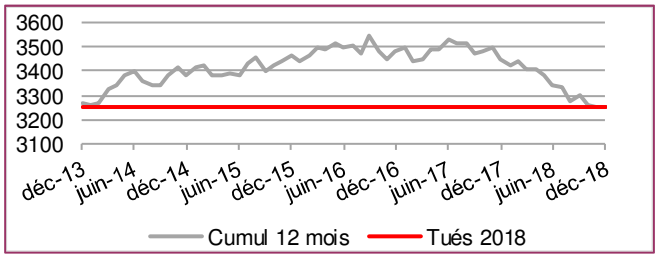
La DSR a recueilli auprès des préfectures la classification définie par le conseil départemental et les linéaires associés, ainsi qu'un décompte de l'accidentalité 2012-2016 intervenue sur les BidiHA du département, en distinguant spécifiquement celle intervenue sur les RD de catégories hiérarchiquement 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.

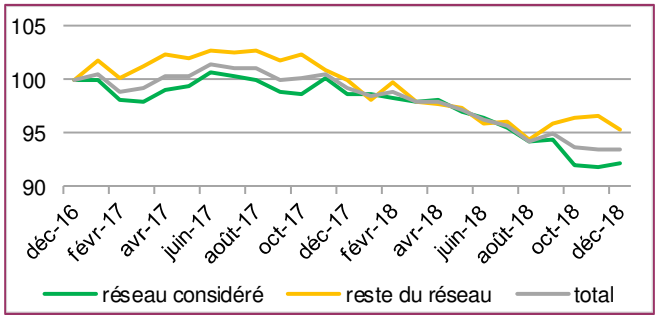
Les routes départementales « secondaires » (de catégories hiérarchiquement les moins élevées) ont majoritairement une part de mortalité sur ce réseau inférieure à la part de linéaire de ces RD par rapport à l'ensemble des RD. Ceci s'explique par des trafics peu élevés sur ces routes, souvent moins confortables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

L'évaluation du 80 km/h : les 6 premiers mois

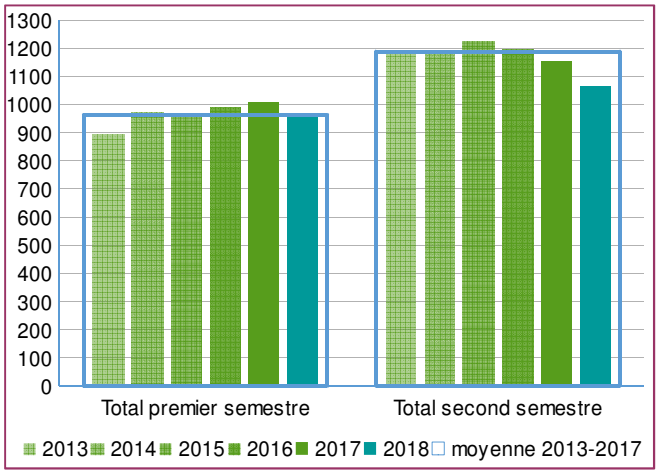
Mortalité cumulée tous réseaux sur 12 mois glissants de 2013 à 2018



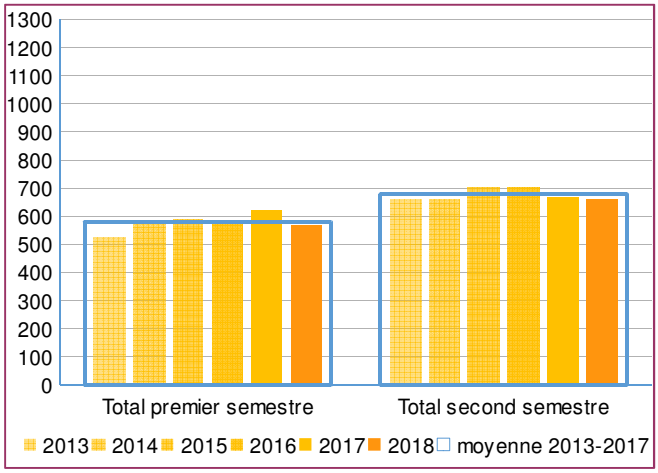
Zoom 2016-2018 : évolution en base 100 du cumul 12 mois par type de réseau



Mortalité sur le réseau considéré par semestre, de 2013 à 2018



Mortalité sur le reste du réseau par semestre, de 2013 à 2018



La Délégation à la sécurité routière a confié au Cerema, en lien avec l'ONISR et l'Ifsttar, l'évaluation de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80 km/h sur le réseau routier bidirectionnel hors agglomération, mise en œuvre depuis le 1er juillet 2018. Les résultats consolidés des 6 premiers mois sont décrits dans le rapport *Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h – Evaluation à 12 mois, Cerema, juillet 2019.*

Périmètre du suivi de l'accidentalité

Dans ce bilan d'étape, le périmètre de suivi de l'accidentalité, nommé dans cette fiche « réseau considéré », comprend tous les accidents hors agglomération dont au moins une des voies n'est pas une autoroute. Le réseau considéré est donc un peu plus large que le réseau concerné par la mesure car il inclut également les sections à deux fois deux voies, limitées à 110 km/h, ainsi que les sections avec abaissements locaux ponctuels de VMA, à 70 km/h par exemple. La surestimation est cependant faible car les routes bidirectionnelles concernées par la mesure enregistrent 90 % de la mortalité hors agglomération et hors autoroute.

Le zoom 2016-2018 des tendances de la mortalité selon le réseau ci-contre, montre que la mortalité baisse sur l'ensemble des réseaux de fin 2017 à mi 2018, mais seulement sur le réseau considéré depuis l'été 2018.

Accidentalité sur le réseau considéré

Le graphe ci-contre présente la mortalité sur le réseau considéré, par semestre, pour la France métropolitaine. On observe qu'en 2018 le second semestre, comme le premier, présente un bilan du nombre de personnes tuées en baisse par rapport à 2017 ainsi que par rapport à la moyenne des années de référence (période 2013-2017). Cependant, cette baisse est bien plus nette pour le second semestre 2018 avec :

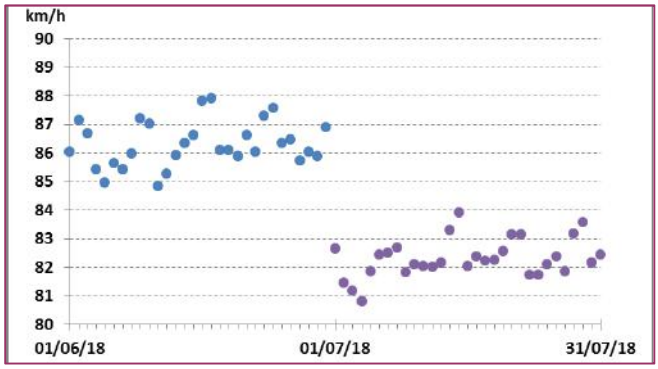
- 91 morts de moins au second semestre 2018 par rapport au second semestre 2017, contre 51 morts de moins au premier semestre 2018 versus 2017 ;
- 125 morts de moins au second semestre 2018 par rapport à la moyenne des seconds semestres sur l'ensemble de la période de référence soit 2013-2017, contre 7 morts de moins au premier semestre 2018 versus 2013-2017.

Accidentalité sur le reste du réseau

Si on compare, sur les mêmes périodes, ce qu'il est advenu sur le reste du réseau, on constate que le nombre de personnes tuées en 2018 s'inscrit dans la continuité de ceux observés les années précédentes : il n'existe pas d'écart à la moyenne comme celui qui est constaté pour le réseau où s'applique la mesure.

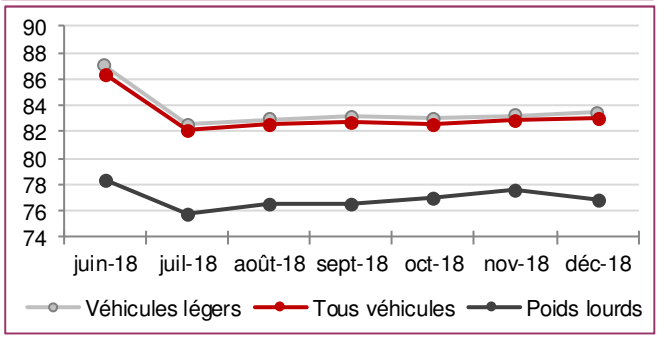
Après une stagnation voire une légère augmentation du nombre de personnes tuées sur le réseau considéré entre 2014 et 2017, **l'année 2018 marque une baisse non discutable, qui prend principalement son origine au second semestre 2018, après la mise en œuvre de la mesure.**

Suivi quotidien des vitesses pratiquées des véhicules légers sur les mois de juin et juillet 2018



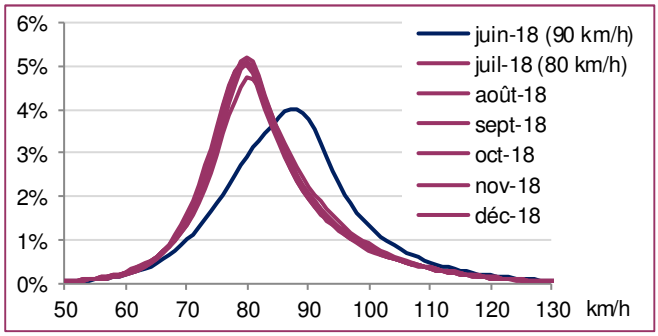
Source : Observatoire VMA 80, Cerema

Vitesses moyennes mensuelles pratiquées (juin-novembre 2018)



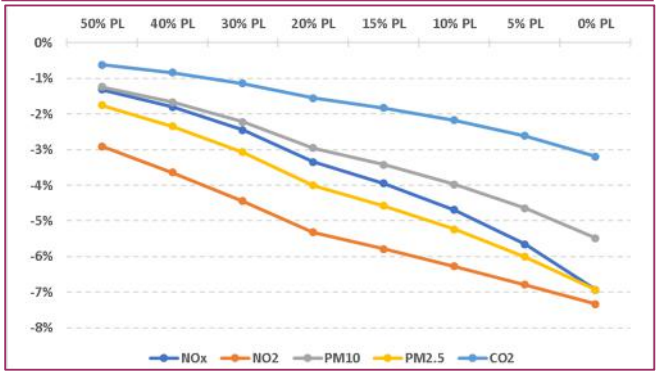
Source : Observatoire VMA 80, Cerema

Évolution de la distribution des vitesses pratiquées avant/après la mise en place de la mesure



Source : Observatoire VMA 80, Cerema

Simulation de l'évolution possible des émissions de polluants atmosphériques lors de l'abaissement de la VMA à 80 km/h – ATMO ARA avril 2018



Source : https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/actualite/abaissement-de-la-vitesse-80-kmh-et-impact-sur-les-emissions-polluantes

Suivi des vitesses pratiquées

Des capteurs ont été installés de façon permanente depuis le mois de juin 2018 en 50 points du réseau bidirectionnel hors agglomération, mesurant les vitesses de circulation dans les deux sens.

Les vitesses moyennes pratiquées des véhicules légers (VL) ont chuté dès le dimanche 1er juillet 2018. Entre juin et septembre 2018, l'écart de vitesses moyennes pratiquées est de -3,9 km/h.

La réduction de la VMA ne concerne pas les poids lourds (PL), déjà limités à 80 km/h. Cependant, les vitesses moyennes pratiquées des PL baissent de 1,8 km/h entre juin et septembre 2018, mais l'écart semble s'atténuer les mois suivants (- 0,8 km/h en novembre par rapport à juin).

Les temps inter-véhiculaires restent inchangés.

Relevé des temps de parcours

A partir d'un échantillonnage de 298 itinéraires de longueur comprise entre 25 et 30 kilomètres, comportant au minimum 70 % de routes bidirectionnelles, une mesure de l'évolution des temps de parcours a été réalisée sur l'API Google Maps avant et après la mesure.

En moyenne les résultats mettent en évidence une perte de temps de parcours à partir du 1er juillet 2018 de l'ordre de la seconde au kilomètre sur un trajet pendulaire. 34 % des itinéraires observent un gain.

Ressenti des usagers avant la mesure

Un questionnaire a été diffusé par un institut de sondage du 24 avril au 2 mai 2018 auprès de 5 310 répondants âgés de 18 ans et plus représentatifs de la population française. 84 % des répondants utilisent principalement la voiture sur le réseau de la mesure.

30 % des répondants sont favorables à la mesure. Néanmoins 77 % des répondants déclarent avoir l'intention de respecter le plus souvent ou systématiquement la mesure. Les plus opposés à la mesure déclarent perdre entre 5 et 10 min sur leur trajet habituel.

Estimation avant mesure de l'impact sur les polluants atmosphériques[1]

Les émissions de gaz à effet de serre (CO2) pourraient diminuer au maximum de 3 %, en fonction du trafic PL.

Dans la zone des 50 m bordant les routes au trafic inférieur à 30 000 véhicules/jour, les riverains respirent les NOx et particules fines émises par les véhicules (polluants atmosphériques impactant notre santé). Les émissions VL sont réduites lorsqu'on s'approche de 70 km/h, l'optimal ; les émissions de NOx pourraient être réduites jusqu'à 7 %.

Les émissions des PL augmentent lorsqu'on s'écarte de 90 km/h mais l'effet de la mesure sur la vitesse de circulation des PL est faible.

[1] Etude ATMO Auvergne-Rhône-Alpes, 24/04/2018

Les territoires urbains

Les accidents en territoires urbains sont peu souvent mortels (2 %). La moitié des personnes tuées le sont en agglomération. Six personnes tuées sur dix sont des usagers vulnérables.

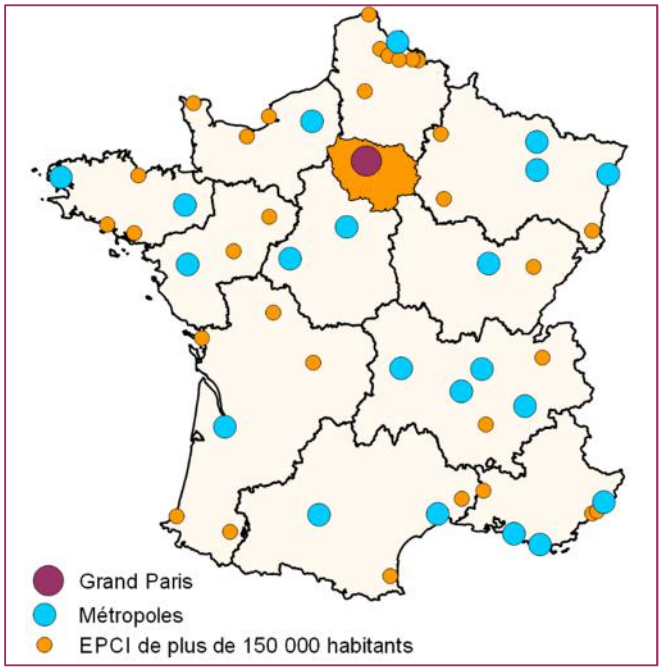
Accidents	Tués (T)	Blessés (B)	T/100B*
35 139	874	43 188	2

Évolution annuelle moyenne du nombre de tués dans les territoires urbains entre...**

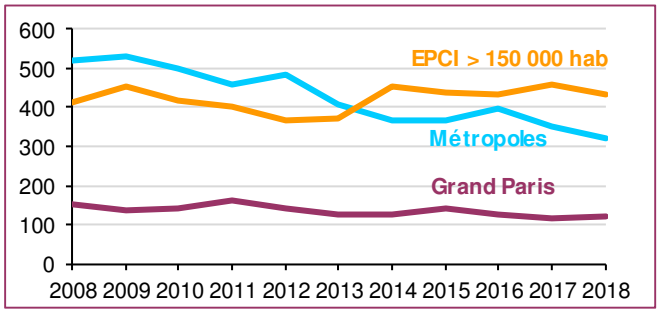
2017 et 2018	2010 et 2018
- 5,8 %	- 2,4 %

* Nombre de tués pour 100 blessés dans les territoires urbains.
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de tués dans les territoires urbains a baissé en moyenne de - 2,4 % par an.

Localisation des territoires urbains selon leur catégorie



Evolution du nombre de personnes tuées suivant le type de territoire urbain depuis 2008



Répartition des personnes tuées et blessées (2014-2018), et de la population (2016) selon le territoire

	Tués		Blessés		Population	
	Nb	%	Nb	%	M d'hab	%
Grand Paris	634	4%	84 912	24%	7.1	11%
Métropoles	1 801	11%	83 167	23%	12.3	19%
EPCI > 150 000 hab	2 212	13%	61 268	17%	11.9	18%
Territoires ruraux	12 371	73%	130 419	36%	33.2	52%
Total	17 018	100%	359 766	100%	64.5	100%

Les communes de France métropolitaine ont été classées en quatre catégories, selon leur situation au 1er janvier 2018 :

- le **Grand Paris** : Paris, les communes de la petite couronne et quelques communes isolées de la grande couronne ;
- les **Métropoles** : les communes des 21 Métropoles hors Grand Paris ;
- les **EPCI[1] de plus de 150 000 habitants** : les communes des EPCI de plus de 150 000 habitants qui ne sont pas des Métropoles, ainsi que l'ensemble des EPCI de la grande couronne (y compris ceux de moins de 150 000 habitants) ;
- les **territoires ruraux** (présentés en pages 32 et 33) : les autres communes.

Chacune de ces catégories comprend l'intégralité du territoire des communes concernées, c'est-à-dire à la fois des zones en agglomération et des zones hors agglomération (routes hors agglomération et autoroutes).

Cette fiche traite les trois premières catégories précitées, intitulées globalement les « **territoires urbains** ». Les données portent sur la période 2014-2018, à l'exception du tableau récapitulatif en tête de fiche qui ne porte que sur l'année 2018.

Les territoires urbains concentrent **27 % de la mortalité** de la France métropolitaine alors qu'ils concernent **48 % de la population française.** Ils représentent également 64 % des blessés.

Depuis 2010, le nombre de personnes tuées a globalement baissé de - 2,4 % par an avec des disparités : baisse de - 5,5 % par an dans les Métropoles, de - 1,7 % par an sur le Grand Paris et stagnation dans les EPCI de plus de 150 000 habitants. Entre 2017 et 2018, le nombre de personnes tuées a baissé autant dans les territoires urbains que dans les territoires ruraux.

Gravité et risque

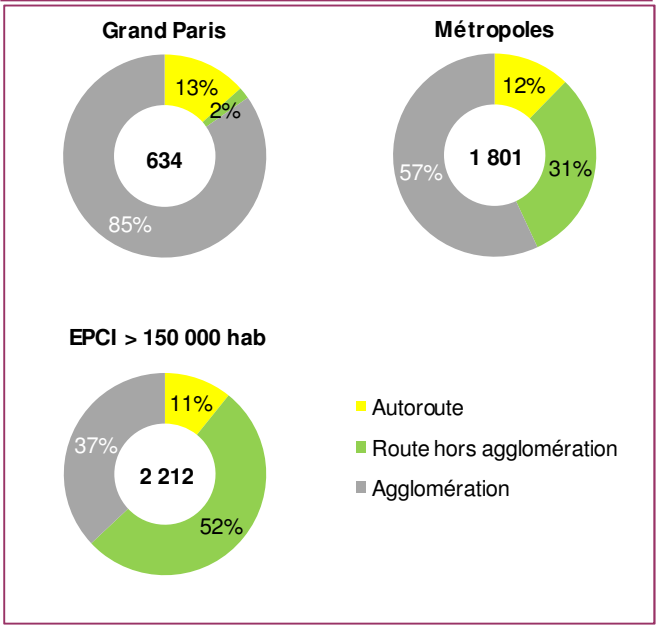
Les accidents dans les territoires urbains sont moins souvent mortels (2 %) que dans les territoires ruraux (11 %).

La gravité est particulièrement faible dans le Grand Paris, qui concentre seulement 4 % des personnes tuées mais le quart des blessés de France métropolitaine, pour 11 % de la population.

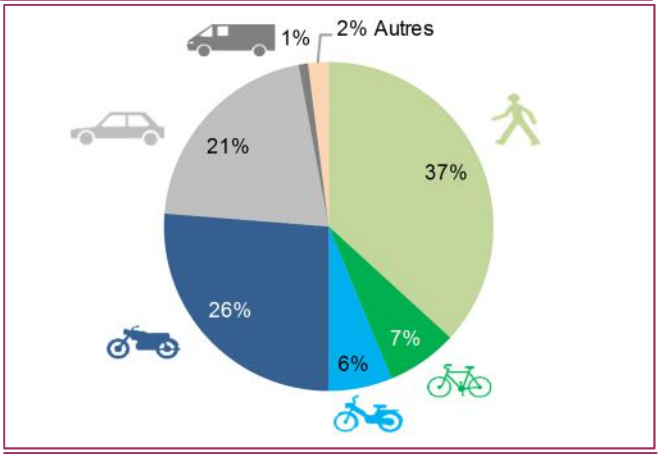
La moitié des personnes tuées dans les territoires urbains le sont dans les EPCI de plus de 150 000 habitants. Dans cette catégorie de communes, on recense 37 personnes tuées pour 1 million d'habitants, soit 2 fois plus que dans le Grand Paris (18) mais 2 fois moins que dans les territoires ruraux (75).

[1] Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sont des regroupements de communes, tels que les communautés urbaines, les communautés d'agglomération et les communautés de communes.

Répartition des personnes tuées dans les territoires urbains (2014-2018), selon le milieu routier

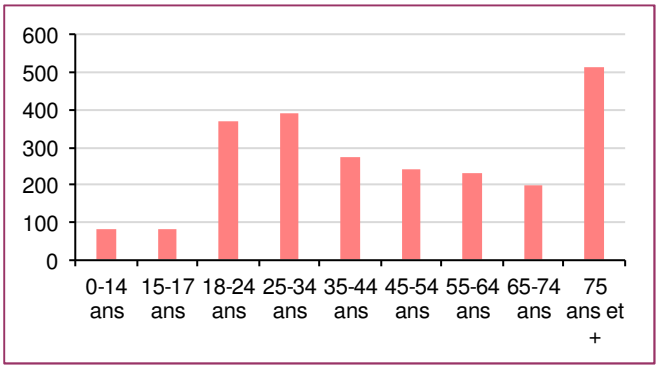


Répartition des personnes tuées en agglomération dans les territoires urbains (2014-2018), selon le mode



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre	Total
Tués	876	166	148	625	495	22	48	2 380

Répartition des personnes tuées en agglomération dans les territoires urbains (2014-2018), selon l'âge



Selon le milieu routier

De par leur composition, les territoires urbains concentrent une part plus élevée que la moyenne d'accidents en agglomération :

- **la moitié des personnes tuées le sont en agglomération** (contre 21 % dans les territoires ruraux) ;
- l'autre moitié l'est sur autoroute (12 %) ou sur routes hors agglomération (37 %).

La répartition varie suivant le territoire : dans le Grand Paris, 85 % des personnes tuées le sont en agglomération. Dans les Métropoles, la part est de 57 %, et de 37 % dans les EPCI de plus de 150 000 habitants.

Le quart des personnes tuées dans les territoires urbains le sont sur les routes hors agglomération des EPCI de plus de 150 000 habitants**. 22 %** le sont dans **les Métropoles, en agglomération**.

En agglomération

Dans les territoires urbains, en agglomération, l'enjeu principal concerne la mortalité des piétons et des motards :

- **37 % des personnes tuées sont des piétons** (46 % sur le Grand Paris) ;
- **26 % sont des motards** (part équivalente sur les trois types de territoires).

Les automobilistes constituent 21 % des personnes tuées avec un contraste entre le Grand Paris (12 %) et les EPCI de plus de 150 000 habitants (26 %).

61 % des personnes tuées en agglomération dans les territoires urbains le sont dans un accident impliquant un véhicule de tourisme. Plus précisément, les personnes tuées dans les accidents impliquant un VT sont :

- des piétons dans 35% des cas ;
- des automobilistes dans 34 % des cas ;
- des motards dans 20 % des cas.

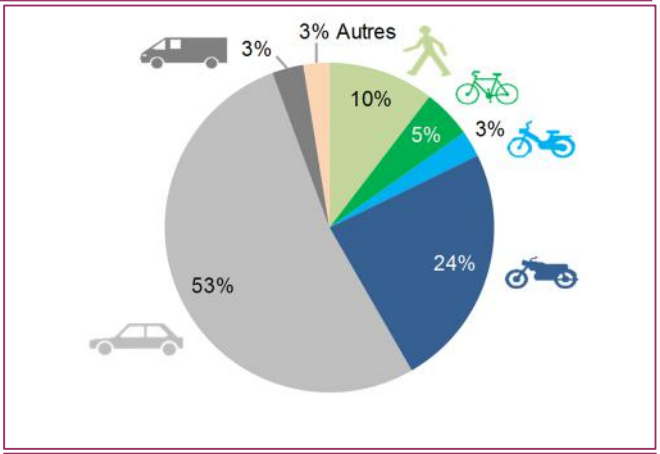
Dans les territoires urbains, 7 % des personnes tuées en agglomération sont des **cyclistes**, taux supérieur à celui constaté sur routes hors agglomération (4%), mais similaire à la situation en agglomération dans les territoires ruraux.

Dans les territoires urbains, en agglomération, 28 % des usagers de véhicule tués le sont dans un accident à un véhicule seul sans piéton ; mais cette part est double parmi les automobilistes : 63 % des automobilistes décédés le sont dans des accidents sans tiers.

La répartition par âge montre la part **importante des 75 ans et plus en agglomération** dans les territoires urbains :

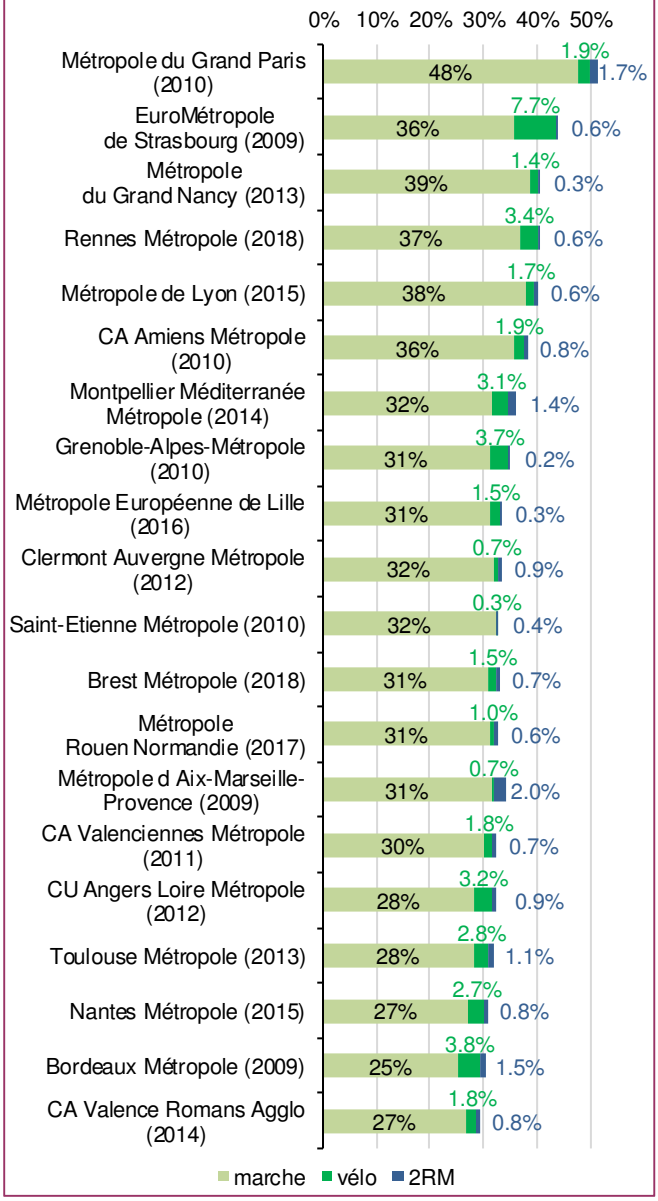
- parmi les 722 personnes tuées de **75 ans et plus**, **71 % le sont en agglomération** (contre 48 % pour les moins de 75 ans) ;
- 22 % des personnes tuées en agglomération ont 75 ans ou plus (contre 10 % hors agglomération).

Répartition des personnes tuées hors agglomération dans les territoires urbains (2014-2018), selon le mode



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre	Total
Tués	179	83	45	411	908	53	44	**1 723**

Part modale (en nombre de déplacements internes) de la marche, du vélo et des deux-roues motorisés dans quelques agglomérations françaises[2]



Hors agglomération[1]

Dans les territoires urbains, deux modes sont prépondérants dans la mortalité sur routes hors agglomération :

- **les automobilistes** constituent la moitié des personnes tuées ;
- les motards en constituent un quart.

Les VT sont très souvent impliqués puisque 77% des personnes tuées le sont dans un accident avec un VT.

Les accidents à un véhicule seul sont plus présents qu'en agglomération : un tiers des usagers de véhicules tués le sont dans ce type d'accident.

La répartition par âge est similaire à celle observée en agglomération, exceptée pour les 75 ans et plus (10 % des tués contre 22 % en agglomération) et les 25 - 34 ans (22 % des tués contre 16 % en agglomération).

Les usagers vulnérables

Dans les territoires urbains, **60 % des personnes tuées sont des usagers vulnérables** (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés). Cette part atteint 94 % dans la communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins et dépasse 75 % dans sept autres Métropoles ou EPCI de plus de 150 000 habitants : le Grand Paris, Sophia Antipolis, Dijon métropole, la Métropole Nice Côte d'Azur, Toulon Provence Méditerranée, Valenciennes Métropole et Clermont Auvergne Métropole.

Les piétons représentent 25 % des personnes tuées dans les territoires urbains (tous milieux confondus). Cette part atteint 45 % dans la métropole du Grand Nancy, le Grand Paris, St-Etienne Métropole, Tours Métropole Val de Loire et Clermont Auvergne Métropole. En dehors de la Métropole du Grand Paris, atypique avec 48 %, la part modale[2] des piétons est comprise entre 25 % et 39 % dans les exemples ci-contre.

Dans les territoires urbains, 5 % des personnes tuées sont des **cyclistes**. Pour Rennes Métropole et l'Eurométropole de Strasbourg, ils représentent une personne tuée sur cinq. Leurs parts modales[2] dans ces territoires sont respectivement de 3,4 % et de 7,7 %.

29 % des personnes tuées dans les territoires urbains sont des **usagers de deux-roues motorisés**, pour une part modale[2] inférieure à 2 %. Dans certaines métropoles ou EPCI de plus de 150 000 habitants, les usagers de deux-roues motorisés représentent un usager tué sur deux : Cannes Pays de Lérins, Dijon, Nice Côte d'Azur et Sophia Antipolis.

[1] Les accidents sur autoroute ne sont pas comptés dans les accidents hors agglomération.
[2] En nombre de déplacements, réalisés exclusivement à l'intérieur du périmètre de la métropole ou de l'EPCI - Données issues de la base unifiée 2019 des Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC²).

Indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute)

Libellé communauté d'agglomération, communauté urbaine et Métropole de plus de 150 000 hab (population 2016) *	Population 2016	Personnes tuées...					Personnes tuées par million d'habitants (moyenne annuelle 2014-2018)	sur la période 2014-2018, part dans la mortalité des personnes tuées...				
		en 2018	en 2017	en 2016	en 2015	en 2014		piétons	en vélo	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans ***	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu
Métropole du Grand Paris	7 090 092	104	101	109	124	111	15	45%	6%	35%	23%	20%
Grande couronne de Paris **	5 196 073	156	177	143	174	167	31	17%	5%	25%	23%	26%
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1 898 950	72	76	82	86	101	44	21%	3%	40%	23%	27%
Métropole de LYON	1 400 134	29	25	34	29	26	20	31%	9%	26%	25%	26%
Métropole Européenne de Lille	1 157 276	20	30	28	28	23	22	29%	8%	28%	15%	20%
Bordeaux Métropole	796 273	17	22	27	12	13	23	25%	7%	38%	14%	36%
Toulouse Métropole	775 014	16	6	12	18	12	17	22%	5%	42%	26%	28%
Nantes Métropole	654 829	11	11	17	10	13	19	27%	10%	24%	8%	32%
Métropole Nice Côte d'Azur	544 819	25	17	19	26	23	40	22%	6%	50%	17%	25%
Métropole Rouen Normandie	499 169	8	15	20	14	15	29	21%	6%	26%	28%	36%
Eurométropole de Strasbourg	498 227	9	6	8	9	9	16	15%	20%	27%	11%	22%
Montpellier Méditerranée Métropole	472 573	12	16	20	18	28	40	21%	3%	45%	14%	26%
Rennes Métropole	454 931	8	14	16	5	8	22	16%	22%	24%	14%	41%
Métropole Grenoble-Alpes-Métropole	450 049	4	11	10	10	3	17	26%	13%	29%	30%	19%
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	439 542	7	12	16	8	14	26	32%	5%	40%	20%	33%
Saint-Etienne Métropole	410 290	6	7	10	13	9	22	44%	9%	20%	18%	14%
CA du Pays Basque	315 349	15	19	10	20	13	49	19%	5%	31%	9%	31%
CU Angers Loire Métropole	302 001	11	10	9	10	8	32	23%	4%	19%	21%	36%
CU du Grand Reims	300 699	11	6	11	4	17	33	18%	4%	31%	23%	25%
Tours Métropole Val de Loire	299 847	8	3	5	3	6	17	44%	0%	28%	23%	18%
Clermont Auvergne Métropole	295 358	6	5	12	5	4	22	44%	0%	31%	11%	27%
Orléans Métropole	289 942	9	7	6	8	6	25	25%	6%	25%	34%	19%
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	281 262	3	7	8	8	9	25	14%	0%	37%	18%	26%
CA Mulhouse Alsace Agglomération	277 180	7	4	1	4	4	14	25%	5%	15%	25%	27%
CU Perpignan Méditerranée Métropole	272 800	11	11	11	8	10	37	20%	4%	33%	8%	36%
CU Caen la Mer	271 472	3	5	4	6	7	18	24%	8%	28%	20%	33%
CA de Nîmes Métropole	262 891	15	17	12	13	6	48	21%	2%	21%	26%	29%
Métropole du Grand Nancy	261 985	2	3	1	3	6	11	47%	13%	13%	17%	25%
Dijon Métropole	257 933	5	2	3	4	5	15	32%	0%	47%	12%	19%
CA de Lens - Liévin	244 709	7	7	7	7	8	29	33%	8%	8%	28%	47%
CA Havraise (Co.D.A.H.)	237 878	4	6	6	4	7	23	26%	4%	26%	24%	38%
Metz Métropole	226 287	4	4	5	5	4	19	36%	5%	9%	28%	19%
CA Valence Romans Agglo	225 881	7	13	12	17	7	50	16%	5%	25%	21%	26%
Brest Métropole	213 880	5	3	3	3	4	17	39%	0%	6%	20%	41%
CA Limoges Métropole	212 161	3	5	5	9	4	25	19%	8%	31%	52%	17%
CU Le Mans Métropole	210 627	7	9	5	4	9	32	15%	6%	29%	0%	33%
CA Lorient Agglomération	207 857	6	8	5	2	13	33	24%	6%	24%	23%	16%
CA du Grand Annecy	206 835	10	9	4	7	12	41	21%	12%	29%	9%	31%
CU de Dunkerque	201 332	1	5	10	5	7	28	21%	4%	18%	13%	20%
CA du Grand Besançon	198 540	9	8	12	6	11	46	17%	7%	24%	11%	28%
CA du Grand Avignon (Coga)	197 746	7	10	9	5	8	39	28%	8%	18%	3%	24%
CU du Grand-Poitiers	196 844	6	4	8	7	12	38	22%	0%	14%	9%	32%
CA Valenciennes Métropole	194 673	4	5	5	5	6	26	32%	12%	32%	15%	25%
CA du Cotentin	185 946	10	7	13	9	5	47	30%	5%	23%	8%	30%
CA Amiens Métropole	183 911	4	5	9	3	6	29	22%	7%	15%	5%	36%
CA de Sophia Antipolis	179 146	9	10	14	12	8	59	23%	9%	49%	26%	34%
CA Troyes Champagne Métropole	174 658	5	12	6	7	8	44	5%	8%	5%	12%	24%
CA de la Rochelle	173 780	7	7	5	6	3	32	25%	14%	18%	10%	16%
CA Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération	171 960	9	5	7	7	6	40	21%	9%	29%	24%	23%
CA Pau Béarn Pyrénées	166 399	4	6	5	5	9	35	31%	17%	17%	17%	29%
CA Cannes Pays de Lérins	160 385	5	7	8	4	9	41	30%	3%	61%	12%	21%
CA de la Porte du Hainaut	159 314	5	6	6	5	3	31	4%	8%	36%	11%	47%
CA Saint-Brieuc Armor Agglomération	156 652	8	1	8	5	7	37	17%	10%	17%	11%	33%
CA du Douaisis (C.A.D.)	151 307	7	3	5	2	1	24	17%	6%	28%	33%	20%
Moyenne	**578 994**	**14**	**15**	**16**	**15**	**16**	**30**	**25%**	**6%**	**30%**	**20%**	**27%**

CA : Communauté d'Agglomération
CU : Communauté Urbaine
* Communautés d'agglomération définies par l'INSEE au 1er janvier 2018
** Regroupe toutes les communautés d'agglomération de la grande couronne (77, 78, 91, 95), y compris celles de moins de 150 000 habitants.
*** Données sur 4 ans pour les conducteurs novices (2014, 2015, 2016 et 2018)

Les voiries en agglomération

L'accidentalité en agglomération représente 2 accidents corporels sur 3 et 1 personne tuée sur 3. Sur 3 personnes tuées, 2 sont des usagers vulnérables. Les seniors de 65 ans et plus représentent plus d'un tiers des tués en agglomération.

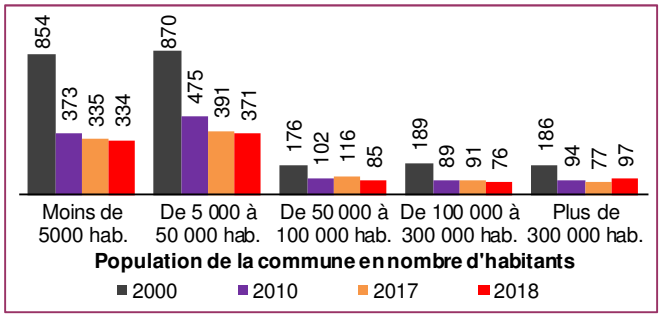
Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
35 731	963	42 440	2

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées sur les voiries en agglomération entre…**

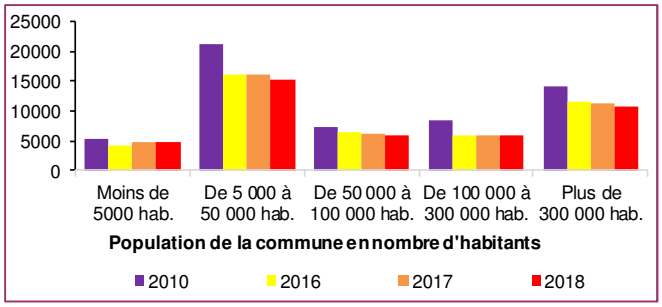
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
- 4,7 %	- 2,0 %	- 6,7 %

* Nombre de tués pour 100 blessés sur les voiries en agglomération
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de personnes tuées sur les voiries en agglomération a baissé en moyenne de - 2,0 % par an.

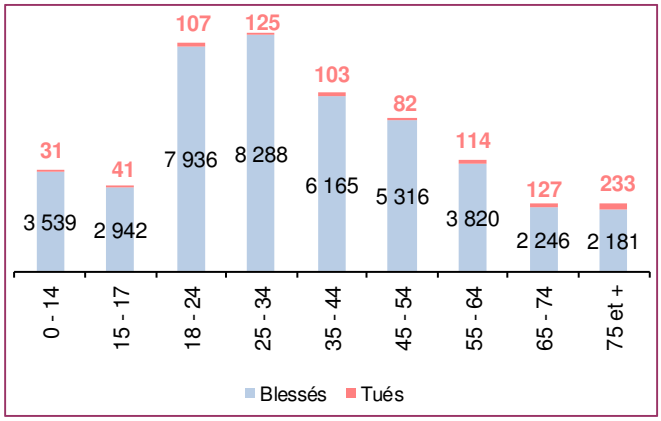
Évolution du nombre de personnes tuées en agglomération selon la population de la commune



Évolution du nombre de blessés en agglomération selon la population de la commune



Nombre de personnes tuées ou blessées en agglomération par classe d'âge



En 2018, 963 personnes ont été tuées dans un accident en agglomération[1]. Cela représente 30 % de la mortalité routière.

Alors que l'on avait observé entre 2000 et 2010, une forte baisse du nombre de décès en agglomération (- 6,7 % par an), la tendance s'était plutôt ralentie notamment depuis 2014 où l'on oscillait autour des 1 000 tués par an. En 2018, l'évolution à la baisse est plus marquée, - 4,7 % par rapport à 2017, soit 47 vies épargnées.

Accidents en agglomération plus nombreux mais de moindre gravités

Si les accidents en agglomération sont plus nombreux que hors agglomération, ils sont moins graves du fait de vitesses moins élevées : un tiers des personnes tuées le sont en agglomération alors que deux accidents corporels sur trois s'y produisent.

Les trois quarts des décès en agglomération se produisent dans des agglomérations de moins de 50 000 habitants. Un tiers des décès en agglomération intervient dans des communes de moins de 5 000 habitants. On peut noter que ce nombre de tués en agglomération dans des communes de moins de 5 000 habitants, baisse lentement : - 1,4 % par an depuis 2010.

De manière générale, **la gravité diminue quand la taille de la commune augmente**. On compte 8 personnes tuées pour 100 accidents dans les communes de moins de 5 000 habitants, contre 1 personne tuée pour 100 accidents dans les communes de plus de 300 000 habitants. Dans les communes de plus de 300 000 habitants, le nombre de décès est en hausse en 2018 par rapport à 2017 (+ 20 décès) et n'a pas connu de véritable baisse depuis 2010.

Estimation du risque

Pour un même temps de trajet, un usager de deux-roues motorisé a 60 fois plus de risque d'être hospitalisé qu'un automobiliste, un cycliste 3 fois plus, alors qu'un piéton a un risque légèrement inférieur[2].

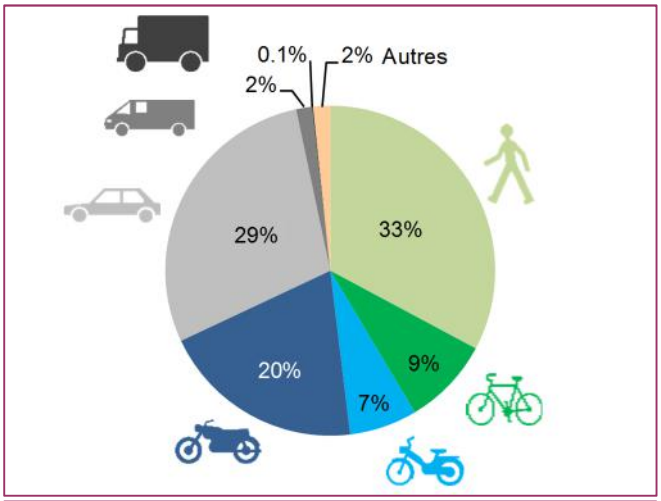
Selon l'âge

Avec 360 personnes tuées, **les 65 ans et plus** représentent **37 % de la mortalité en agglomération** (contre 21 % hors agglomération). De plus, cette classe d'âge est la seule qui ne baisse pas depuis 2010 (+ 2,1 % en moyenne annuelle).

Le nombre de décès de la classe d'âge 18-24 ans baisse régulièrement depuis 2010 (- 8,3 % par an) ; ils représentent néanmoins 11 % de la mortalité.

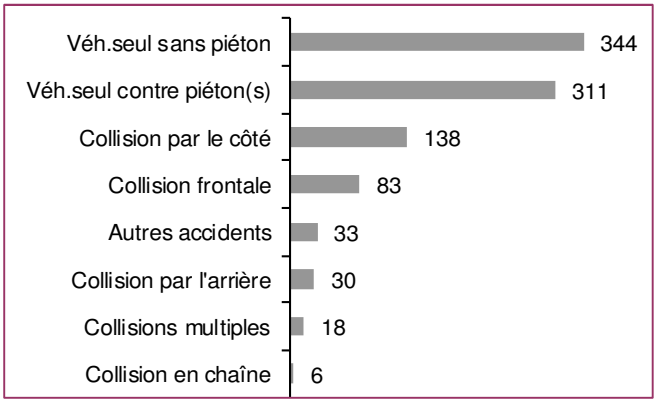
[1] Il s'agit des agglomérations au sens de l'article R110-2 du code de la route.
[2] Emmanuelle Amoros *et al.*, *Accidentalité à vélo et exposition aux risques (AVER) : Risque de traumatisme selon quatre types d'usagers*, Ifsttar, Août 2012.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement

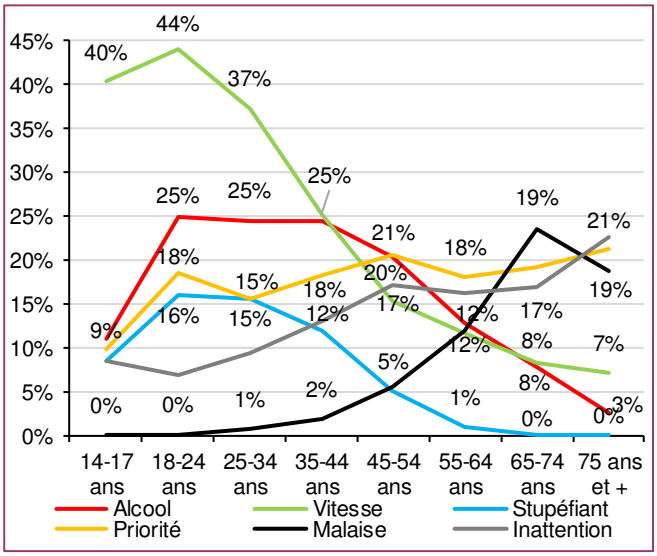


	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
Tués	316	83	64	192	276	15	1	16	963
Blessés	9373	3580	5062	8631	13618	900	130	1146	42440

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le type de collision



Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (sur les 3 ans 2016 à 2018) en agglomération



Selon le mode de déplacement

Les automobilistes représentent 29 % de la mortalité en agglomération, malgré une vitesse maximale autorisée comprise entre 30 et 70 km/h et une protection apportée par la carrosserie du véhicule. La part des 75 ans et plus parmi les automobilistes décédés en agglomération est de 21 % ; elle est plus élevée que sur les autres réseaux (17 % sur autoroutes et routes hors agglomération). Les automobilistes tués le sont principalement dans des communes de moins de 20 000 habitants (407, soit 64 %).

Entre 2000 et 2018, la mortalité des usagers vulnérables en agglomération baisse moins que celle des autres usagers (- 49 % contre - 69 %) et en 2018 elle représente encore 68 % des personnes tuées en agglomération contre 33 % hors agglomération.

Le nombre de tués motocyclistes en agglomération avait subi une hausse de + 29 tués (+ 14,4 %) en 2017. En 2018, ce nombre a baissé de - 16,9 % par rapport à 2017 (39 vies épargnées).

Selon le type de collision

Deux types de collision concentrent les deux tiers de la mortalité urbaine : les accidents avec piéton (32 %) et ceux à un véhicule seul sans piéton (36 %). Ces proportions varient selon la taille de la commune notamment pour les accidents sans piéton : 28 % de tués pour les communes de plus de 5 000 habitants contre 50 % pour celles de moins de 5 000 habitants.

Ces collisions sans tiers concernent notamment les automobilistes à 56 %, les motocyclistes à 22 %, les cyclomotoristes à 11 % et les cyclistes à 5 %.

Selon la temporalité

Avec 52 tués, le mois de mars compte quasiment deux fois moins de tués en agglomération que les mois de septembre/octobre, mois les plus meurtriers.

En 2018, le jour le plus mortel en agglomération a été le vendredi (176 tués) et le moins mortel le mercredi (108). Cette répartition est variable suivant les années. Cependant, les vendredis et samedis concentrent toujours plus du tiers des tués en agglomération (36 % en 2018).

La tranche horaire 15h-20h concentre un tiers des personnes tuées en agglomération (32,4 % en 2018).

Facteurs d'accidents mortels

En agglomération, 5 facteurs multiples sont recensés :
- l'alcool dont une part concerne les piétons (16%),
- la vitesse : cause et facteur aggravant vis-à-vis de l'usager vulnérable notamment à moto (53%),
- l'inexpérience de la conduite en milieu dense, notamment vis-à-vis des usagers vulnérables,
- la détention récente du véhicule (moins de six mois) : défaut de maîtrise du véhicule,
- l'obstacle heurté ou « masque à la visibilité » : mobilier urbain et véhicules en stationnement.

Les accidents contre obstacles fixes

Une personne tuée sur trois est un usager d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe.

Accidents	Tués, usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe	Blessés, usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe	T/100 Blessés*
12 470	1 176	13 691	9

Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe entre…**

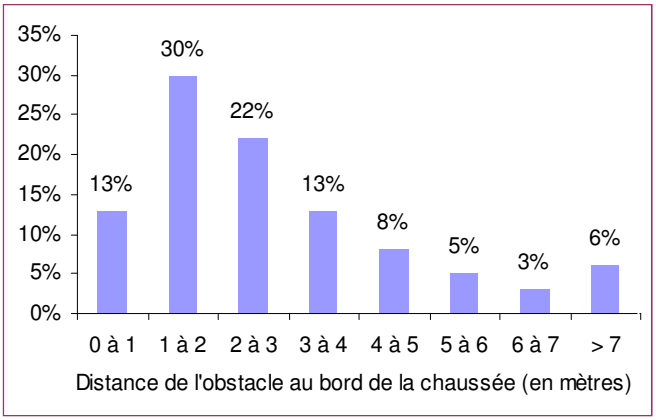
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
- 10,2 %	- 3,0 %	- 6,3 %

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe.
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de personnes tuées dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe a diminué en moyenne de - 3 % par an.

Nombre de personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe selon l'obstacle et le milieu

	En agglo.	Hors agglo.	Auto-routes	Tous réseaux Nb	Tous réseaux %
Part dans la mortalité routière selon le milieu	35%	36%	41%	-	36%
Total tous obstacles fixes	**337**	**728**	**111**	**1176**	**100%**
qui se déclinent en :					
Arbre	28	277	4	309	26%
Support de signalisation, Poste d'appel d'urgence	11	15	3	29	2%
Poteau	61	65	0	126	11%
Mobilier urbain	11	2	0	13	1%
Ilôt, refuge ou borne	7	4	2	13	1%
Total obstacles "amovibles"	**118**	**363**	**9**	**490**	**42%**
Bordure de trottoir	26	7	1	34	3%
Mur ou pile de pont	78	45	5	128	11%
Parapet	3	4	0	7	1%
Fossé, talus ou paroi rocheuse	20	175	12	207	18%
Autre obstacle sur chaussée	14	8	2	24	2%
Autre obstacle sur trottoir	21	31	2	54	5%
Véhicule en stationnement	37	11	8	56	5%
Total autres obstacles	**199**	**281**	**30**	**510**	**43%**
Glissière métallique	8	59	44	111	9%
Glissière en béton	8	12	27	47	4%
Autre glissière	4	13	1	18	2%
Total dispositifs de retenue	**20**	**84**	**72**	**176**	**15%**

Répartition des accidents mortels contre obstacles fixes, sur routes hors agglomération, selon la distance entre l'obstacle et le bord de la chaussée



Source : SETRA – CEESAR, mars 1999

Un « obstacle fixe » désigne tout objet en bord de route susceptible d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'une sortie de route d'un véhicule. En 2018, un choc contre obstacle fixe a été relevé dans 12 470 accidents corporels et a causé le décès de 1 320 personnes, dont 1 176 usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe ont été tués (36 % de la mortalité routière et 42 % de la mortalité des usagers de véhicules).

Depuis 2010, le nombre d'usagers tués dans les véhicules ayant heurté un obstacle fixe a diminué plus fortement que la mortalité générale (- 22 % contre - 19 %).

Dans 70 % des accidents de véhicule seul sans piéton, le véhicule heurte un obstacle fixe. Ces accidents représentent 83 % des personnes décédées dans les accidents de véhicule seul sans piéton.

Selon le type d'obstacle

Les cinq types d'obstacles fixes les plus heurtés regroupent 80 % de la mortalité dans les accidents contre obstacles. Il s'agit :

- des arbres : 26 % des décès lors d'accidents contre obstacles fixes (en forte baisse par rapport à 2017 avec **- 77 personnes tuées**),
- des fossés, talus ou parois rocheuses : 18 %,
- des murs et des piles de ponts : 11 %,
- des poteaux : 11 %,
- des dispositifs de retenue : 15 %.

Les dispositifs de retenue, installés pour protéger d'un choc contre un obstacle, constituent eux-mêmes des obstacles s'étirant souvent sur au moins une soixantaine de mètres. L'utilisation de ces dispositifs doit donc être réservée à l'isolement d'obstacles plus dangereux.

Selon le milieu routier

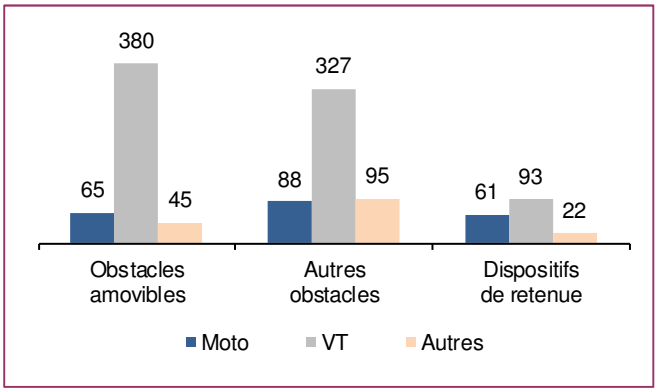
La part des tués dans l'ensemble de la mortalité, dans un accident au cours duquel un obstacle fixe a été heurté, diffère selon le réseau : 41 % sur autoroute, 36 % sur routes hors agglomération et 35 % en agglomération. Les types d'obstacles concernés varient selon les caractéristiques de chaque réseau.

La très grande majorité du linéaire des **autoroutes** est équipée de glissières de sécurité. Ainsi, pour 65 % des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle sur autoroute, cet obstacle est un dispositif de retenue.

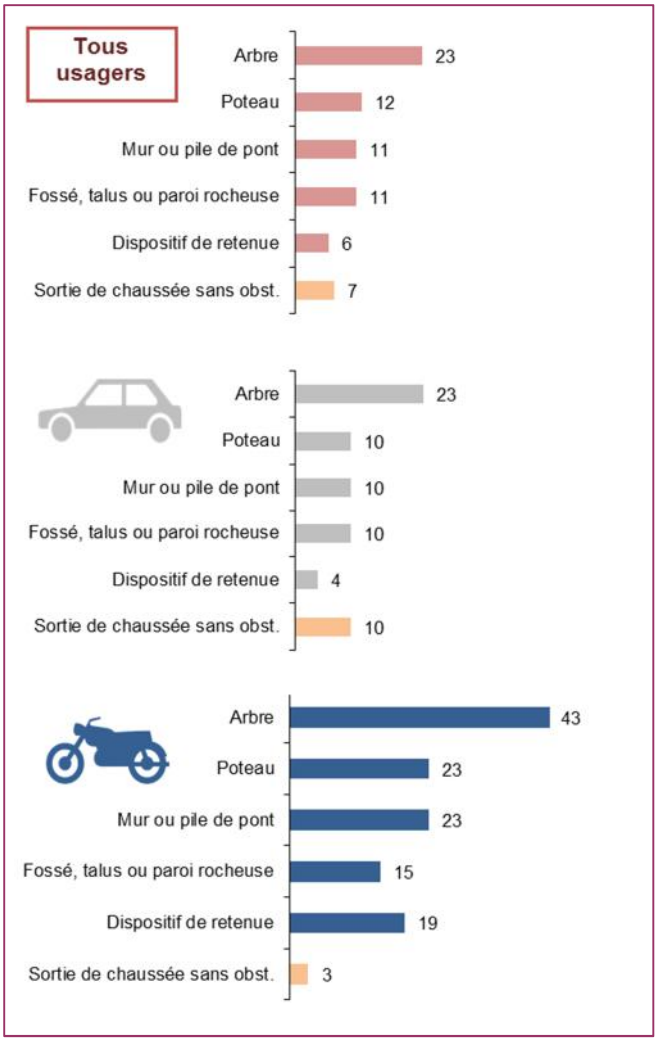
Sur **route hors agglomération**, les accidents contre des arbres regroupent 38 % des décès dans les accidents contre obstacles, et les fossés, talus ou parois rocheuses 24 %.

En agglomération, les types d'obstacles impliqués sont plus variés. Les éléments plus caractéristiques du milieu urbain, tels que les murs (23 % des décès contre obstacles) et les poteaux (18 %) ressortent néanmoins. Les arbres, moins présents que hors agglomération, s'observent toutefois à hauteur de 8 %.

Nombre de personnes tuées selon le type d'obstacle fixe heurté et le type de véhicule



Nombre de personnes tuées pour 100 blessés selon le type d'obstacle heurté (période 2014-2018)



La gravité

Sur la période 2014-2018, le nombre de personnes tuées pour 100 blessés, parmi les usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe, varie selon le type d'obstacle heurté ; il est généralement de 5 à 12, alors qu'il est de 7 pour les usagers de véhicules sortis de la chaussée sans heurter d'obstacle. Les arbres sont associés à un ratio nettement supérieur, égal à 23.

Les usagers impliqués

La moitié des automobilistes tués en 2018 le sont lors d'un accident contre un obstacle.

Entre 2014 et 2018, deux-tiers des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe sont des **automobilistes**. Du fait de cette forte part, le nombre de personnes tuées pour 100 blessés associé à chaque type d'obstacle est proche de celui calculé pour l'ensemble des usagers.

34 % des **motocyclistes** tués en 2018 le sont lors d'un accident au cours duquel un obstacle a été heurté. Ils représentent 18 % des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe. Quel que soit le type d'obstacle, la gravité des accidents **de motocyclistes** est plus élevée que pour les automobilistes : 43 tués pour 100 blessés contre un arbre (resp. 23 en VL) ; 23 tués pour 100 blessés contre un poteau (resp. 10), et 19 tués pour 100 blessés contre glissière (resp. 4). La glissière joue un rôle protecteur pour l'automobiliste, mais pour le 2RM dont le corps n'est pas protégé par une carrosserie, elle reste un obstacle. Les accidents contre glissière métallique sont moins fréquents chez les motocyclistes que chez les automobilistes, mais les conséquences sont plus graves. Ainsi, 22 % des motocyclistes tués dans un accident au cours duquel un obstacle a été heurté le sont contre une glissière ; cette proportion est de 11 % pour les usagers de VL. Depuis 1999, certaines glissières sont adaptées (lisses) pour être moins agressives. 40%[1] des glissières métalliques heurtées par les 2RM sur routes nationales étaient adaptées.

Le traitement des obstacles fixes

Les principes d'intervention privilégient[2] d'abord de supprimer l'obstacle, puis si ce n'est pas possible, de l'éloigner, le fragiliser (support fusible), l'isoler (installer une glissière), et en cas d'urgence ou manque d'espace, de réduire les vitesses. Depuis 2015, la réglementation[3] permet la mise en place de supports de signalisation ou de poteaux fragilisés : ils se rompent ou absorbent l'énergie lorsqu'ils sont percutés, ce qui dispense d'installer des glissières, améliorant notamment la sécurité des 2RM.

[1] *Accidents de deux-roues motorisés contre glissières métalliques*, Cerema, 2014
[2] *Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération, guide technique*, SETRA, 2002.
[3] *Arrêté du 9 avril 2015 (signalisation routière permanente), et arrêté du 14 avril 2015 (supports à sécurité passive, modifiant l'instruction interministérielle sur la signalisation routière).*

Route plus sûre, route sans accidents – CD 76

Equipe	CEREMA Normandie Centre Olivier MOISAN, Eric VIOLETTE, Peggy SUBIRATS, David CHEINISSE
Partenaires	Département de Seine-Maritime Philippe CHAUVIN (Service exploitation et Sécurité routière) Marylène REDOUANI (Services Etudes et travaux de Rouen)
Achèvement	Novembre 2017
Méthodologie	Etude de l'accidentologie (démarche SURE), inspection de sécurité (ISRI), démarches d'évaluation (aménagement des intersections, vitesse pratiquée), communication et contrôle.
Mots clés	Infrastructure, sécurité, aménagement, évaluation.

Cette démarche globale permet le déploiement d'un assortiment d'outils, de méthodes, d'actions et de solutions qui portent simultanément sur le rôle de l'infrastructure routière dans la survenue des accidents et le comportement des usagers.
Les principaux leviers de la démarche consistent à offrir une infrastructure sûre en supprimant toutes les caractéristiques susceptibles de provoquer ou d'aggraver un accident et en proposant des aménagements sûrs.

Evolution de l'accidentalité

Section de route	Nombre d'accidents avant aménagement Période : 2002 - 2010	Nombre d'accidents après aménagement Période : 2011 - 2012	Nombre d'accidents après aménagement Période : 2013 - 2014
Section aménagée (2014)	21	0	0
Section non aménagée (2014)	14	4	0
Nombre total d'accidents	35	4	0

(A gauche) Giratoire RD490/RD131
(A droite) Chaussée mono-déversée

Source : CEREMA Infrastructures de transports et matériaux Route plus sûre, route sans accidents, Une démarche innovante et pluridisciplinaire (Application de la démarche à la liaison routière Yvetot-La Mailleraye), Rapport novembre 2017.
https://www.cerema.fr/fr/system/files/documents/2017/12/Rapport%20Route%20plus%20s%C3%BBre,%20route%20sans%20accident.pdf

Le département de Seine-Maritime conduit des actions particulièrement innovantes via son collège départemental de sécurité routière. Il procède à la sécurisation d'itinéraires départementaux qualifiés de stratégiques pour une longueur totalisant près de 900 km.

La sécurisation d'itinéraires

Six itinéraires stratégiques majeurs ont été identifiés. Ils supportent un trafic routier important et constituent un enjeu essentiel pour l'amélioration de la sécurité routière. « Route plus sûre, route sans accidents » a pour principal objectif d'offrir aux usagers de la route un itinéraire qui présente un très haut niveau de sécurité, sur lequel ils peuvent circuler sans être victime d'un accident grave (objectif zéro tué, zéro blessé grave). L'infrastructure est aménagée dans ce sens pour supprimer toutes les caractéristiques susceptibles de provoquer ou d'aggraver un accident.

Application à l'itinéraire Yvetôt – La Mailleraye

L'itinéraire routier de 23 km entre Yvetot et La Mailleraye a été identifié comme un axe stratégique exemplaire à sécuriser. En effet, il supporte une circulation importante et hétérogène (5 000 à 10 000 véhicules par jour avec 10 à 17% de poids lourds) et il est sujet à une forte accidentalité (entre 2004 et 2008, 23 accidents corporels, 11 personnes tuées, 15 blessés hospitalisés et 16 blessés légers).

L'étude de l'accidentalité sur l'axe repose sur la lecture des procès-verbaux d'accidents corporels, sur l'inspection de sécurité de l'infrastructure par la démarche ISRI visant à relever des défaillances de l'infrastructure. L'ensemble des démarches de diagnostic a permis d'évaluer les enjeux de sécurité, de hiérarchiser les mesures à prendre et de proposer une variété d'aménagements de l'infrastructure :

- Une chaussée mono-déversée : réduction des largeurs de voies au profit d'une bande dérasée de droite, mise en œuvre de bandes d'alerte sonores de part et d'autre de la ligne axiale ;
- Des carrefours à niveau : des giratoires ont été implantés et traités pour une visibilité et lisibilité suffisante jour et nuit (giratoire RD490/RD131, balisage lumineux par LED, actif en périphérie de l'anneau central et fixe sur les îlots séparateurs du giratoire) ;
- Des sorties de route : l'ensemble des obstacles ont été éradiqués soit en les supprimant, soit en utilisant des supports à sécurité passive. Une bande d'alerte sonore en rives et en axe a été mise en œuvre ;
- Des actions de communication engageante ont permis d'agir sur le comportement des usagers ; le magazine mensuel d'information du département diffuse des articles sur les travaux d'aménagement et de sécurisation des routes départementales.

Aucun accident n'a été déploré sur les zones de l'itinéraire qui ont été aménagées depuis 2010.

Zones de circulation apaisées – Ville de Rennes

Equipe	Gaëlle LE BARS-ESLAN Rennes Métropole – Direction de la Voirie – Gestion, Trafic et Sécurité Erwan RANSON Rennes Métropole – Service mobilité Urbaine
Achèvement	Novembre 2018
Méthodologie	Etude (mesures de vitesses avant / après, observations terrain) menée sur les vitesses avant et après passage en Zone de circulation apaisée dans plusieurs configurations d'aménagements.
Mots clés	Vitesse moyenne, sécurité, aménagement

Contexte et enjeu de sécurité routière

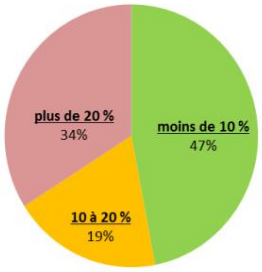
Bien qu'au regard du Code de la route, la limitation de vitesse règlementaire est une vitesse maximale à ne pas dépasser, elle est souvent assimilée par le conducteur comme la vitesse à laquelle il convient de rouler.

A l'horizon 2020, 80 % des voiries rennaises sont destinées à voir leur vitesse règlementaire plafonnée à 30 km/h maximum.

Pour y parvenir, la Ville de Rennes a défini et validé en 2012 un plan de modération des vitesses avec pour objectif de fixer les vitesses à mettre en place d'ici 2020 sur chaque voie du territoire communal et de donner les orientations pour leur aménagement et leur exploitation.

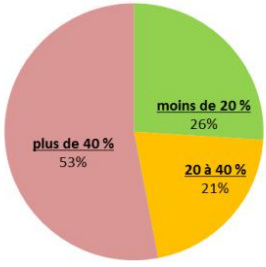
Répartition des zones de circulation apaisée rennaises selon la part des automobilistes dépassant 40 km/h (soit + 10 km/h par rapport à la limitation de vitesse)

Dans un tiers (34 %) des zones 30, plus de 20 % des automobilistes dépassent 40 km/h.



Répartition des zones de rencontre rennaises selon la part des automobilistes dépassant 30 km/h (soit + 10 km/h par rapport à la limitation de vitesse)

Dans la moitié (53 %) des zones de rencontre, plus de 40 % des automobilistes dépassent 30 km/h.



Source : Gaëlle LE BARS-ESLAN
Rennes Métropole- Direction de la Voirie- Gestion, Trafic et Sécurité
Zones de circulation Apaisées Modération de la vitesse et critères de vitesse
Club Outils Accidents- Milieu urbain
Rapport Juin 2019

Un plan stratégique de modération des vitesses

L'article R413-17 du Code de la route indique que l'usager doit adapter sa vitesse aux lieux et circonstances. L'attitude du conducteur est bien influencée par le trafic et la perception qu'il a de la voie. Le plan de modération des vitesses adopté par la Ville de Rennes en 2012 définit l'organisation des limitations de vitesse sur le territoire communal. Il est actualisé en fonction des projets urbains et de l'évolution du réseau de transport.

Installation d'une Zone de circulation apaisée (ZCA) – analyse

La baisse des vitesses pratiquées en ZCA est conditionnée par la mise en place d'aménagements (poses de panneaux d'entrée et de sortie, la réfection globale de la voirie et des aménagements ponctuels). Dans les zones 30, lorsque la seule mesure entreprise est la pose de nouveaux panneaux, on constate que les vitesses moyennes ne changent pas dans 74 % des cas. Les vitesses moyennes baissent dans 23 % des cas et augmentent dans 3 % des cas.

Les vitesses excessives dans les ZCA dégradent le sentiment de sécurité ressenti par les piétons et les cyclistes. Pour ces derniers, aucun aménagement spécifique n'est prévu dans ce type de zone.

15 % des accidents corporels ont lieu en ZCA. Bien que les rues concernées ne représentent que 50 % du linéaire de voirie (données 2015), l'accidentalité rapportée au niveau du trafic est loin d'être faible.

Pistes de réflexions et d'évolution

Compte tenu des difficultés à faire respecter strictement les vitesses règlementaires, il peut être proposé un seuil de tolérance correspondant à la « vitesse réglementaire + 5 km/h », en référence à l'arrêté du 04 juin 2009 relatif aux cinémomètres, c'est-à-dire 35 km/h en zone 30. Néanmoins, définir un seuil déclencheur d'actions via un pourcentage admis de dépassement de la vitesse réglementaire est difficile car il pourrait être perçu comme une tolérance à l'égard des excès de vitesse.

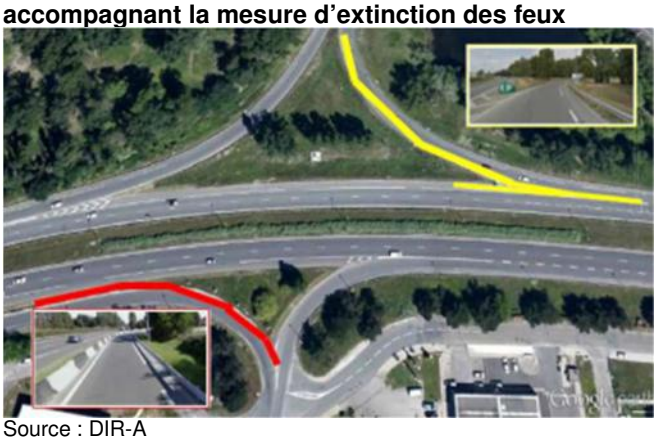
D'autres mesures sont susceptibles d'être envisagées :

- Le rappel à la règle par des opérations d'information et des actions de sensibilisation ; mais l'efficacité de ces opérations pour aboutir à un changement de comportement est difficile à évaluer ;
- Des contrôles de vitesse réalisés par la police municipale ; l'ampleur du changement de comportement des automobilistes dépendra des moyens mobilisés ;
- Efficaces mais néanmoins coûteux, des aménagements complémentaires pourraient être réalisés afin de contraindre les automobilistes ;
- Une modification de statut de la voie pourrait être apportée si nécessaire.

Évaluation de l'extinction de l'éclairage sur A630 – DIR A

Equipe	Claude Chanet (Cerema)
Partenaires	Commanditaire : DIR-Atlantique.
Achèvement	Juillet 2017
Méthodologie	Expérimentation, analyse statistique, analyse des accidents.
Mots clés	Éclairage public, sécurité routière, évaluation, Aquitaine, Gironde, Bordeaux, rocade, A630.

Mesures compensatoires sur l'infrastructure accompagnant la mesure d'extinction des feux



Source : DIR-A

Source : photo du Cerema -rapport de juillet 2017 : Evaluation de l'extinction de l'éclairage sur l'A 630.

Contexte de l'étude

Le 30 septembre 2013, la Direction Inter-départementale des Routes Atlantique (DIR-A) a éteint l'éclairage de la rocade Ouest de Bordeaux, par application du schéma directeur d'éclairage réalisé par le Cerema Sud-Ouest (à l'époque CETE-SO).

Cette extinction a été accompagnée par la mise en place aux endroits identifiés comme critiques de mesures compensatoires sur l'infrastructure (amélioration du balisage et du guidage).

Trois ans plus tard, la DIR-A a confié au Cerema Sud-Ouest l'évaluation de l'impact sur la sécurité routière de la mesure. Le rapport d'évaluation a été remis en juillet 2017.

Eteindre l'éclairage : évaluation de l'expérimentation 3 ans après

L'étude est basée sur l'analyse des mains courantes de l'exploitant et des procès-verbaux d'accidents corporels. Elle utilise la méthode SURE (Sécurité des usagers sur les routes existantes) consistant à comparer la période de trois ans antérieure à la mise en place de la mesure avec la période de trois ans postérieure.

Les sections de la rocade comparées et étudiées ont été expurgées des zones de travaux et autres « perturbations ».

Le rapport explore, en outre, diverses thématiques (répartition temporelle, journalière et horaire, impact des conditions météorologiques, types d'usagers, infrastructure, type de véhicule).

Bilan de l'extinction de l'éclairage

Aucune évolution particulière n'a pu être observée qui puisse être attribuée à l'extinction de l'éclairage. Il semble même qu'elle ait été un facteur favorable, tendant à modérer fortement la nuit l'augmentation générale de l'accidentalité observée pour l'ensemble de la journée sur la section concernée par l'extinction.

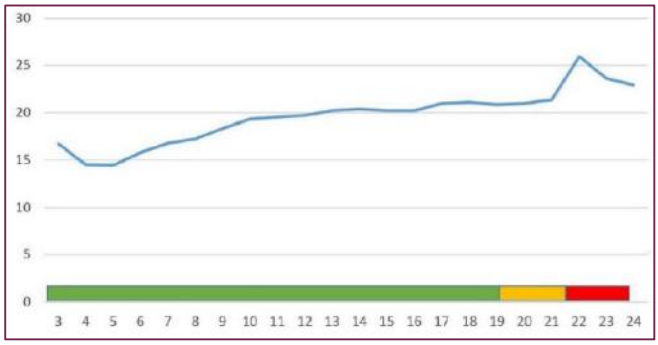
Par ailleurs, la gravité des accidents survenant de nuit ou au crépuscule n'a pas subi d'évolution tant sur la section éclairée que sur la section éteinte.

Le rapport souligne que « l'analyse des accidents survenus de nuit sur la partie de la rocade où l'éclairage public a été coupé, ne met pas en évidence une relation directe entre la survenue ou la gravité des accidents et l'absence d'éclairage ». Plus encore, il indique que, « s'il ne peut être démontré que l'extinction de l'éclairage est favorable à une baisse de l'accidentalité sur la rocade Ouest de Bordeaux », il s'avère bien que l'extinction de l'éclairage a coïncidé avec une tendance plus contenue de l'augmentation de l'accidentalité nocturne par rapport à l'accidentalité diurne sur la section concernée.

Redéploiement des feux en carrefour urbain - Ville de Paris

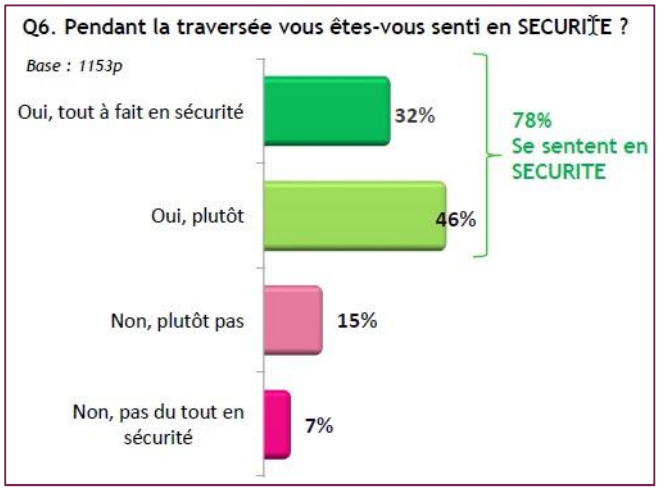
Equipe	Christophe Damas, Dan Magnan (Cerema) Yann Le Goff (mairie de Paris)
Achèvement	2018
Méthodologie	Analyse données recueillies sur le terrain (comptages, vitesses, bruit, observations vidéo et enquête auprès des usagers.
Autres territoires	Métropole de Bordeaux, Métropole de Grenoble.
Mots clés	Comportement, évaluation, acceptabilité.

Vitesses moyennes pratiquées en fonction de la couleur du feu

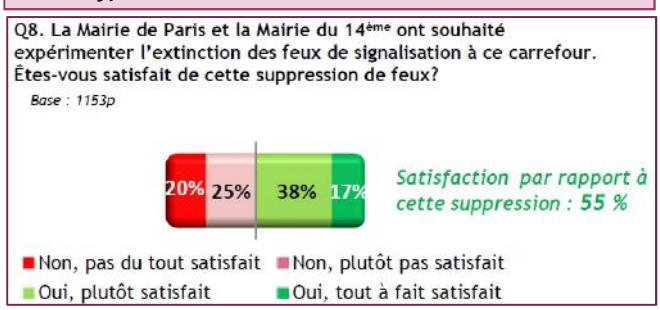


Lecture : la vitesse augmente au cours du vert. Un pic de vitesse se produit en début de rouge.

Sentiment de sécurité après dépose de feux (Expérimentation de Pernety)



Adhésion à la dépose de feux (Expérimentation de Pernety)



Dans de nombreuses villes, la réduction du trafic motorisé et le déploiement de zones de circulation apaisée (zones 30, zone de rencontres, ZFE, etc.) questionnent la pertinence des feux sur certains axes.

Plusieurs métropoles ont mis en place des démarches de rationalisation de leur parc de feux. Le Cerema a procédé à l'évaluation d'une expérimentation de dépose de feux en partenariat avec la Mairie de Paris sur le quartier Pernety (Paris XIVe).

Accidentalité et feux

L'absence de mention dans le BAAC depuis 2004 sur la présence de feux rend difficile l'établissement d'un bilan national sur l'accidentalité en carrefour à feux (ce champ a été réinséré depuis 2018 avec le nouveau format dit « BAAC 2017 » voir page 156). Cependant plusieurs études sectorielles ont été réalisées. Elles montrent des bilans nuancés sur les accidents en carrefours à feu. Il est difficile d'établir un indicateur de risque pour comparer les carrefours avec ou sans feux.

Une étude sur le département des Hauts-de-Seine a mis en évidence une gravité supérieure sur les carrefours à feux comparés aux carrefours sans feux. Sur le territoire de la métropole de Bordeaux, parmi les 20 carrefours les plus accentogènes, 19 étaient équipés de feux. Contrairement aux idées reçues, dans 2/3 des cas il n'y a pas franchissement de rouge. Une vitesse inadaptée constitue le premier facteur accidentogène en carrefour à feux. Les accidents impliquant un franchissement de rouge ne doivent cependant pas être minimisés.

Bilan de l'expérimentation Pernety

Les observations terrains réalisées avant et après la dépose de feux sur le quartier Pernety relèvent :

- des vitesses stables (globalement faibles) ;
- une réduction des nuisances sonores sensible ;
- une majorité relative favorable à la dépose des feux ; mais des oppositions ;
- un sentiment élevé de sécurité après dépose des feux,
- un respect insuffisant de la priorité due aux piétons par les automobilistes (52% de refus de priorité).

La durée d'expérimentation ne permet pas de mesurer l'impact sur l'accidentalité.

Prise en compte des personnes malvoyantes

Les répétiteurs de feux sonores pour personnes aveugles et malvoyantes constituent un maillon crucial de la chaine de déplacement des déficients visuels. Les opérations de dépose de feux ont suscité de vives inquiétudes au sein de cette population.

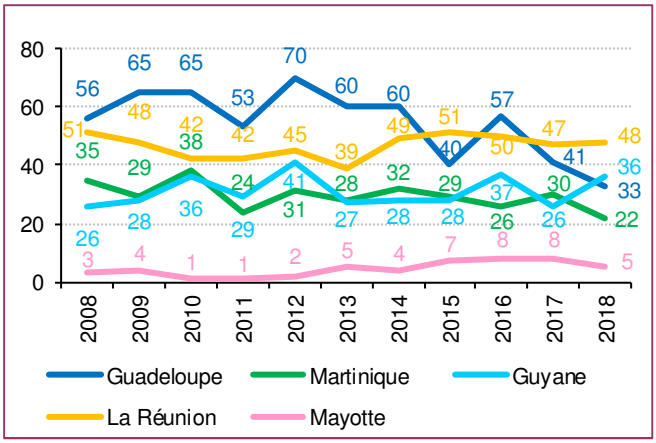
L'accessibilité des personnes aveugles et malvoyantes doit faire l'objet d'une étude minutieuse avant toute modification d'une traversée piétonne équipées de feux.

Les Outre-mer

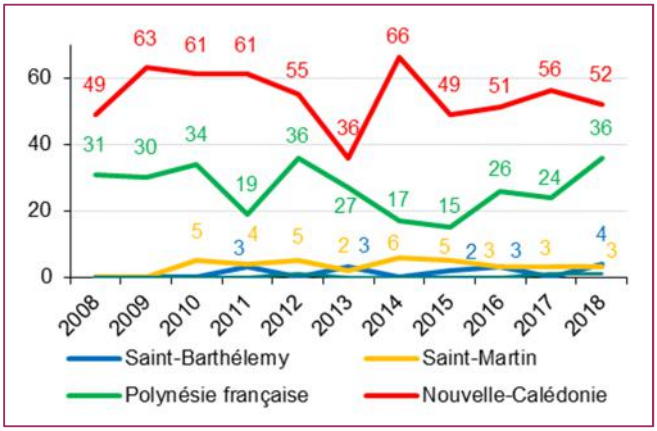
Statistiques d'accidents en Outre-mer en 2018

	Population (milliers d'habitants)	Accidents corporels	Tués	Blessés
Guadeloupe	387	341	33	473
Martinique	369	256	22	341
Guyane	288	519	36	692
La Réunion	862	621	48	772
Mayotte	260	280	5	364
St-Pierre-et-Miquelon	6	1	0	1
St-Barthélemy	9	23	4	22
St-Martin	35	52	3	65
Wallis-et-Futuna	12	5	1	8
Polynésie française	268	173	36	197
Nouvelle-Calédonie	269	315	52	431
Ensemble des Outre-mer	2 765	2 586	240	3 366

Evolution du nombre de tués dans les DOM entre 2008 et 2018



Evolution du nombre de tués dans les COM-NC entre 2008 et 2018



Les Outre-mer habités comprennent :
- les départements et régions d'outre-mer (DOM et DROM) : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte ;
- les collectivités d'outre-mer (COM) : Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, la Polynésie française et les îles Wallis-et-Futuna ;
- la Nouvelle-Calédonie (NC).

En 2018, le bilan de l'accidentalité en Outre-mer, qui représente 4 % de la population française, est de :
- 2 586 accidents corporels, soit 4 % des accidents corporels en France ;
- 240 personnes tuées, soit 7 % de la mortalité routière pour la France ;
- 3 366 blessés, soit 5 % des blessés en France.

La mortalité dans les Outre-mer augmente de + 2 % entre 2017 et 2018.

L'insécurité routière dans les Outre-mer diffère de la métropole car le contexte est spécifique (mobilité, démographie, relief, réseau routier, climat, équilibre jour/nuit, pratiques locales, différences sociales et culturelles), mais on y retrouve les grands enjeux de la métropole à des degrés divers.

Les COM (hors Saint-Pierre-et-Miquelon) et la Nouvelle-Calédonie sont seules compétentes en matière de circulation routière et de transport routier, l'Etat demeurant compétent en matière de libertés publiques, de droit pénal et de procédure pénale.

Accidentalité dans les DOM

Le bilan pour l'année 2018 des cinq DOM, qui regroupent 3 % de la population française, est le suivant :
- 2 017 accidents corporels, soit 3 % des accidents corporels en France ;
- 144 personnes tuées, soit 4 % de la mortalité routière pour la France ;
- 2 642 personnes blessées, soit 4 % des blessés en France.

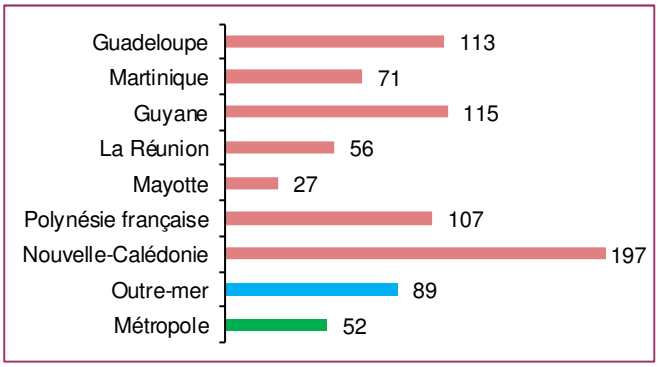
La diminution de - 5 % de l'accidentalité dans les DOM entre 2017 et 2018 masque une baisse sensible en Guadeloupe (- 8 tués) et en Martinique (- 8 tués) et une forte hausse en Guyane (+ 10 tués).

Accidentalité dans les COM et NC

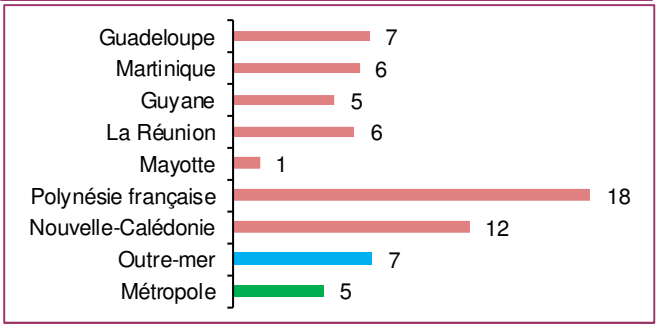
En 2018, le bilan des 5 COM et de la Nouvelle-Calédonie, qui représentent 1 % de la population française, est le suivant :
- 569 accidents corporels (dont 315 en Nouvelle-Calédonie et 173 en Polynésie française) ;
- 96 personnes tuées (dont 52 en Nouvelle-Calédonie et 36 en Polynésie française) ;
- 724 personnes blessées (dont 431 en Nouvelle-Calédonie et 197 en Polynésie française).

Entre 2017 (84 personnes tuées) et 2018, la mortalité augmente de 14 % dans les COM (+ 12 tués).

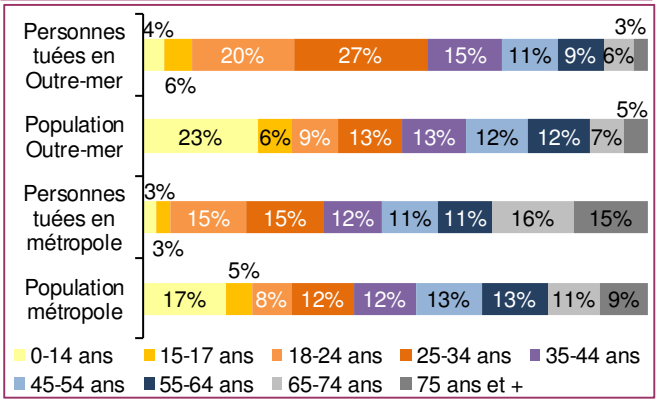
Mortalité par million d'habitants en Outre-mer (moyenne 2016-2018)



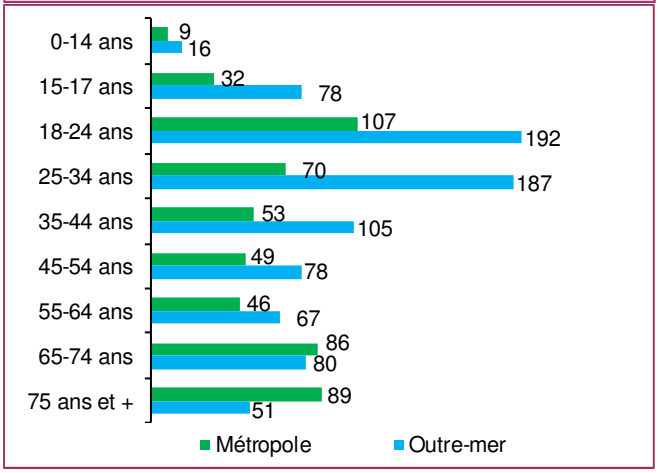
Gravité des accidents en Outre-mer (nombre de personnes tuées pour 100 blessés - moyenne 2016-2018)



Répartition de la population (2018) et des personnes tuées (moyenne 2016-2018) selon l'âge en Outre-mer



Mortalité par million d'habitants en Outre-mer selon l'âge (moyenne 2016-2018)



Risque et gravité

Le nombre annuel de personnes tuées par million d'habitants sur 2016-2018 est globalement plus élevé en Outre-mer qu'en métropole. Alors qu'il est de 52 en métropole, il est de 56 à La Réunion et de 71 en Martinique. Ce taux est de 107 en Polynésie française, 113 en Guadeloupe et 115 en Guyane, soit à un niveau supérieur au taux le plus élevé des pays de l'Union européenne (99 en Roumanie en 2017[1]) mais comparable aux Etats-Unis (114 en 2017), au Chili (104 en 2018) ou l'Argentine (124 en 2018). Avec 197 tués par million d'habitants, la Nouvelle-Calédonie présente un taux supérieur à celui observé en Nouvelle-Zélande (78 en 2018) ou sur le continent australien (46 en 2018). Pour Mayotte, il est aujourd'hui de 27, mais l'enregistrement des statistiques d'accidents n'y est pas encore systématique. Les taux observés à Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et à Wallis-et-Futuna ne sont pas significatifs.

Avec 7 personnes tuées pour 100 blessés, la gravité en Outre-mer en 2018 est plus élevée que celle de la métropole (5 tués pour 100 blessés). On observe toutefois une gravité particulièrement plus élevée en Polynésie française (18 tués pour 100 blessés) et en Nouvelle-Calédonie (12 tués pour 100 blessés).

Une population jeune

Un tiers de la population des Outre-mer est âgé de moins de 20 ans contre seulement un quart en métropole. La moitié de la population des Outre-mer est âgée de moins de 35 ans, alors qu'en métropole, l'âge médian est proche de 40 ans.

Le calcul de la mortalité par million d'habitants pour chaque classe d'âge montre, comme en métropole, une surreprésentation des jeunes de 18 à 24 ans.

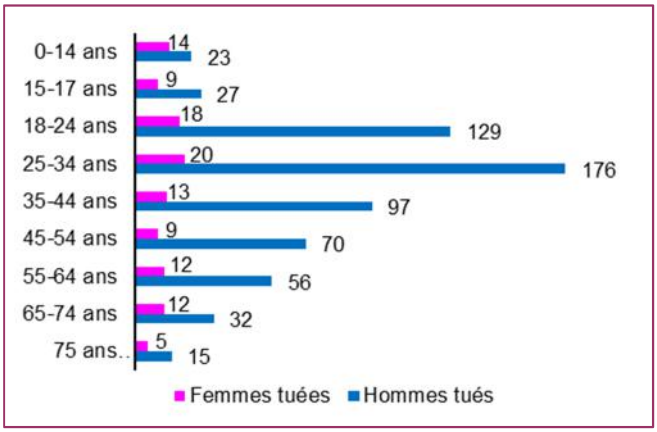
Plus particulièrement en Outre-mer, on observe **une surreprésentation des 25-34 ans, dont le taux de mortalité par million d'habitants de cette classe d'âge est presque 3 fois supérieur à celui observé en métropole**. Le taux de mortalité rapporté au nombre d'habitants pour les 25-34 ans est particulièrement fort en Nouvelle-Calédonie (471) et dans une moindre mesure en Guadeloupe (222) et en Martinique (218). Le taux de mortalité des 25 à 34 ans y est jusqu'à 5 fois supérieur à celui de l'ensemble de la population en Outre-mer, alors que le rapport n'est que de 1,5 en métropole.

Pour les moins de 17 ans, le taux de mortalité observé en Outre-mer est de 30 personnes tuées par million d'habitants de cette classe d'âge, soit 2 fois supérieur à celui de métropole où il est de 14. Il atteint 52 en Guyane et 51 en Polynésie française.

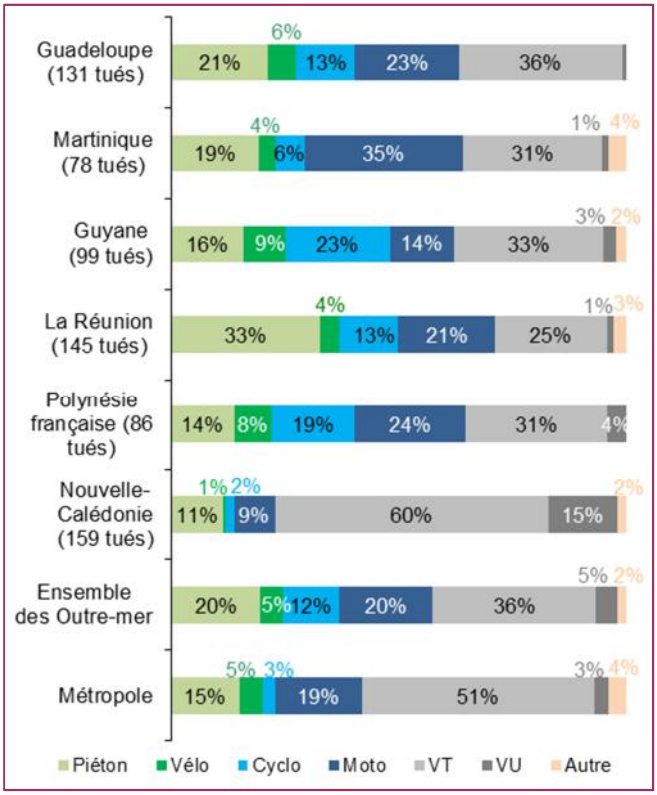
Le taux de mortalité des 35-44 ans en Outre-mer est également 2 fois supérieur à celui de métropole. La différence entre les taux observés dans les Outre-mer et en métropole diminue ensuite avec l'âge.

[1] Source : Commission européenne 2018 et IRTAD 2019

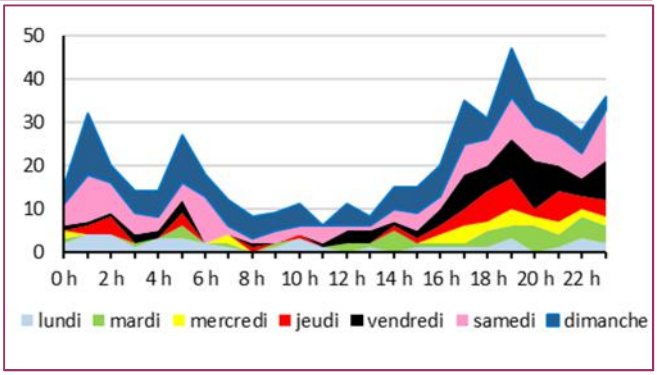
Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon l'âge et le sexe entre 2016 et 2018



Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon le mode de déplacement entre 2016 et 2018



Répartition des accidents en Outre-mer impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé selon le jour et l'heure en 2018



Hommes et femmes

Avec 84 % des personnes tuées, les hommes sont particulièrement représentés parmi les victimes en Outre-mer. En métropole en 2018, les hommes représentent 77 % des tués. C'est en Martinique (94 %), en Guadeloupe (89 %) et à La Réunion (86 %) que l'on observe les plus fortes proportions de personnes tuées de sexe masculin.

Les usagers vulnérables

En Outre-mer, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent 57 % de la mortalité routière sur la période 2016-2018. Cette proportion est plus forte qu'en métropole où elle est de 42 % en 2018.

Entre 2016 et 2018, on observe notamment :

- une proportion de piétons tués importante à La Réunion (33 %) et à Mayotte (9 tués, soit 43 %) ;
- une proportion de cyclomotoristes tués élevée en Guyane et en Polynésie française (respectivement 23 % et 19 %) ;
- une proportion importante de motocyclistes tués en Martinique (35 %).

La répartition des personnes tuées en Nouvelle-Calédonie selon le mode de déplacement est plus proche de celle observée en métropole.

Selon le milieu routier

En Outre-mer, les enjeux de sécurité routière se situent principalement en dehors des agglomérations. 38 % des accidents se sont produits hors agglomération (36 % en métropole), mais ils ont causé 68 % des décès (70 % en métropole).

Saisonnalité, jours et heures

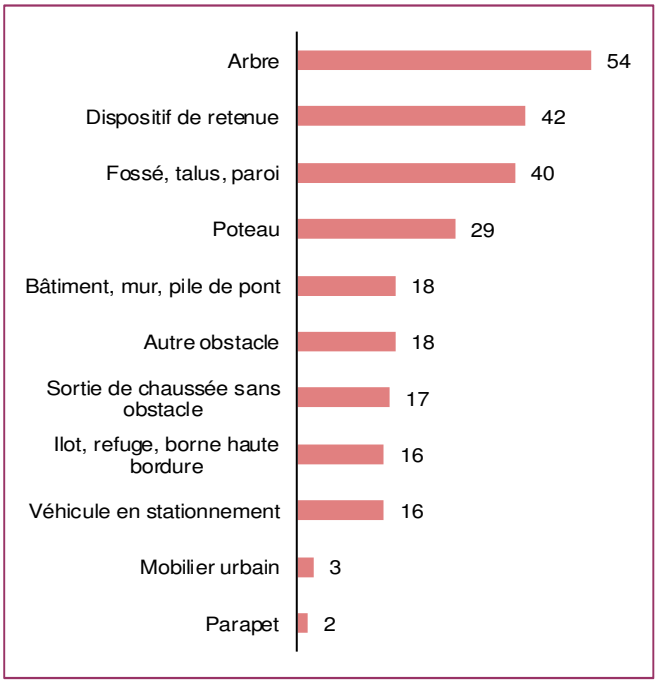
En Outre-mer, les accidents se répartissent de manière relativement uniforme sur les 12 mois de l'année, sauf à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy, où les 4 mois de novembre à février concentrent la moitié des accidents.

Les accidents se répartissent uniformément du lundi au jeudi, et sont plus fréquents du vendredi au dimanche (48 % pour la période 2016-2018, contre 42 % en métropole).

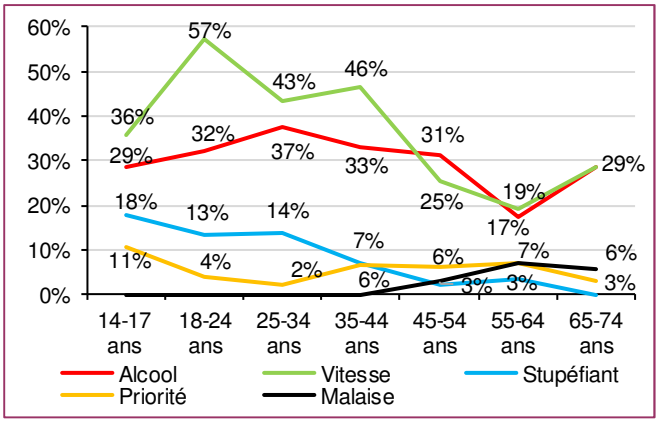
En Outre-mer, 64 % des accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé interviennent entre le vendredi à 18 h et le lundi à 2 h. Cette proportion est de 56% en métropole.

Les accidents sont plus fréquents la nuit en Outre-mer qu'en métropole (40 % des accidents se produisent de nuit en Outre-mer contre 33 % en métropole). Ces accidents représentent 58 % des personnes tuées (contre 42 % des décès la nuit en métropole).

Nombre de personnes tuées après un choc contre obstacle fixe en Outre-mer entre 2016 et 2018



Causes d'accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (APAM) dans Outre-mer (sept. 2014 à déc. 2018)



Les tranches d'âges 0-13 ans et 75 ans et plus n'ont pas été prises en compte car trop petites (respectivement 4 et 6 auteurs présumés d'accidents mortels).

Permis de conduire :

24 % des personnes tuées entre 2016 et 2018 l'ont été alors qu'un des conducteurs impliqués circulait sans permis valide. Ce taux n'est que de 7 % en métropole.

C'est en Guyane (36 %) et en Nouvelle-Calédonie (33 %) que l'on observe la plus grande proportion de tués dans les accidents avec un conducteur circulant sans permis valide.

Les collisions

Un accident sur 5 implique un véhicule seul sans piéton.

Les accidents avec un choc contre un arbre, un fossé, ou un poteau représentent 6 % du total des accidents en Outre-mer entre 2016 et 2018, mais ont occasionné **17 % de l'ensemble des décès**. Les chocs contre dispositifs de retenue (glissières métalliques, en béton ou autres types de glissières) ont été recensés dans 3 % des accidents et pour 6 % de la mortalité. Bien que constituant eux-mêmes des obstacles, les dispositifs de retenue protègent les usagers d'un choc sur des obstacles plus dangereux. Comme en métropole, le principe de route qui pardonne reste un enjeu important dans les accidents en Outre-mer.

Vitesse, alcool et stupéfiants

La **vitesse excessive ou inadaptée** est encore plus souvent cause d'accident mortel qu'en métropole (entre 43 % et 57 % des APAM entre 18 et 44 ans). La cause alcool est également beaucoup plus présente, et concerne quel que soit l'âge environ 30 % des APAM, avec un pic de 37 % chez les 25-34 ans.

Au cours de la période 2016-2018, 67 % des décès interviennent alors qu'un conducteur ou un piéton impliqué dans l'accident était sous l'emprise de **l'alcool ou des stupéfiants** (calcul d'après les BAAC avec alcoolémie et dépistages connus). Ce taux est de 61 % dans les DOM, 78 % dans les COM-NC, et de 44 % en métropole. Parmi les accidents dont l'alcoolémie est connue[1], 49 % des personnes tuées en Outre-mer le sont dans un accident avec un conducteur au taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang, contre 30 % en métropole en 2018. C'est en Polynésie française (61 %) et en Nouvelle-Calédonie (60 %) que l'on observe les plus fortes proportions de personnes tuées dans les accidents impliquant un conducteur alcoolisé.

Ceinture et casque

Sur 2015-2017[2], 52 % des personnes tuées en véhicule carrossé (VT, VU, PL et autocars) en Outre-mer ne portaient pas de ceinture, contre 23 % en métropole. Ce taux atteint 73 % en Nouvelle-Calédonie et 56 % en Martinique.

En Outre-mer, 40 % des usagers de 2RM tués ne portaient pas de casque, contre seulement 11 % en métropole. Cette proportion est de 63 % en Martinique, 48 % en Guadeloupe et 50 % en Guyane.

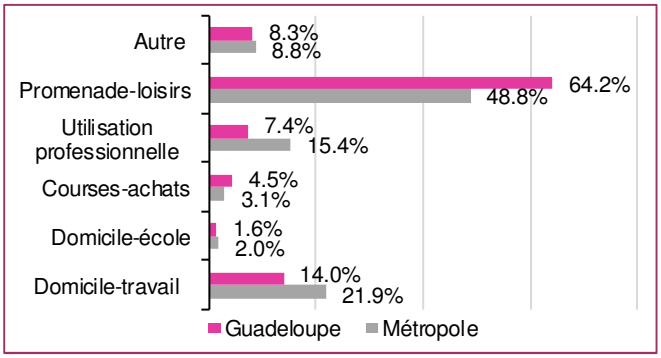
[1] On distingue :
- les accidents avec alcool, c'est-à-dire ceux dans lesquels au moins un conducteur impliqué est positif (taux supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang) ;
- les accidents sans alcool, c'est-à-dire ceux dans lesquels tous les conducteurs impliqués sont négatifs ;
- les accidents dont l'alcoolémie est indéterminée, c'est-à-dire ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur à l'alcoolémie non connue.

[2] Données équipements de sécurité indisponibles pour l'année 2018

Facteurs et caractéristiques des accidents de la route - Guadeloupe

Equipe	Nicolas Auger, Marc Carré, Laurent Faucher, Michel Graff, Jérôme Pueyo (Cerema)
Partenaires	DEAL Guadeloupe/Observatoire SR, AGIRA/TransPV
Achèvement	2 phases (novembre 2017 et mai 2018)
Méthodologie	BAAC échantillon : 1 749 accidents corporels (dont 270 mortels, 1 321 graves). PV accidents <200, analyse situation de conduite (chocs, facteurs aggravants…) comparaison entre la Guadeloupe et la France métropolitaine.
Mots clés	Guadeloupe, 2RM, alcool, stupéfiants, sur-accidentalité.

Types de déplacements Guadeloupe / métropole



Gains potentiels de sécurité routière en Guadeloupe

	Enjeu/ facteurs contributifs à l'accidentalité	Importance ressentie*
Conducteurs et usages	Culture du risque	+ + +
	Drogues/ alcool/ médicaments	+ + +
	Jeunes	+ + +
	Port des équipements de sécurité	+ + +
	Conduite sans permis/ expérience de la conduite	+ +
	zig-zags, roues arrière…)	+ +
	Conscience du danger (en particulier pour les piéto	+ +
	Différence de comportements femmes/hommes	+
	Assoupissement	+/-
	Distracteurs	+/-
	Seniors	+/-
Véh.	Véhicules 2 roues motorisés	+ + +
	État des véhicules/ absence de contrôle technique	+ +
	Déplacements professionnels	+
Infrastructure	transports motorisés	+ + +
	Perception de l'environnement (urbain/ interurbain)	+ + +
	Éclairage des routes	+
	Obstacles latéraux	+/-
Facteurs exogènes	Facteurs sociaux-économiques	+ + +
	Répartition par âge de la population	+ +
	Climat/ durée du jour	+

Source : Sécurité des usagers de la route en Guadeloupe - Phase 2.

Dans ce département ultramarin les accidents mortels représentent, entre 2016 et 2016, 15,4 % des accidents corporels (contre 5,6 % en métropole) et les accidents graves 75 % (contre 43,3 % en métropole). En moyenne par an, on dénombre sur la période étudiée 350 accidents, 54 accidents mortels et 57 personnes tuées. Par cette analyse des causes de la « sur-accidentalité », les décideurs publics disposent de clés de compréhension et d'actions pour réduire cet état d'insécurité routière lié notamment à des facteurs sociaux-économiques prégnants.

Déroulement des deux phases

L'étude réalisée en deux phases couvre une période de 5 ans comprise entre 2012 et 2016. La première phase reposait sur l'exploitation du fichier corrigé des accidents corporels de la circulation afin de discerner les caractéristiques des accidents survenus en Guadeloupe et les comparer aux caractéristiques métropolitaines. La seconde phase visait à expliquer les facteurs et les causes des accidents en Guadeloupe en se fondant sur les procès-verbaux d'accidents.

Caractéristiques de l'accidentalité

Parmi les caractéristiques dégagées, quatre étaient marquantes à la suite de l'analyse des scénarios :

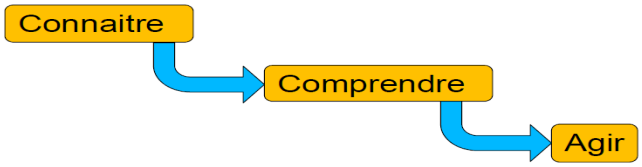
- La fréquence des accidents en fin de semaine, surtout le soir et les nuits de week-ends où l'on relève une augmentation des accidents avec des conducteurs sous emprise d'alcool et/ou de stupéfiants (32,3 % des conducteurs impliqués sont positifs contre 8,5 % de conductrices).
- Les trois quarts de la mortalité piétonne interviennent hors agglomération, une part plus élevée qu'en métropole.
- Le nombre d'accidents 2RM est supérieur à celui enregistré en métropole ; le port du casque est par ailleurs plus rare 55,9 % (pour 86,3 % en métropole).
- Le non-respect des règles (alcool, drogue, défaut de permis, d'assurance du véhicule, du contrôle technique du véhicule, prise de risque, délit de fuite) est plus marqué qu'en métropole.

Une analyse plus fine pour orienter l'action publique

Une trentaine de PV d'accidents a été analysée pour chacun des 4 thèmes retenus ci-dessus. Ces analyses ont permis de mettre en exergue les grands enjeux de sécurité routière. La mise en place d'un pôle d'appui sécurité routière permettrait un meilleur pilotage de la politique locale de la sécurité routière, avec des indicateurs pertinents pour suivre les actions engagées. Les campagnes de sécurité locales, synchronisées avec celles menées au plan national, se trouveraient renforcées en utilisant les mêmes supports de communication et médias.

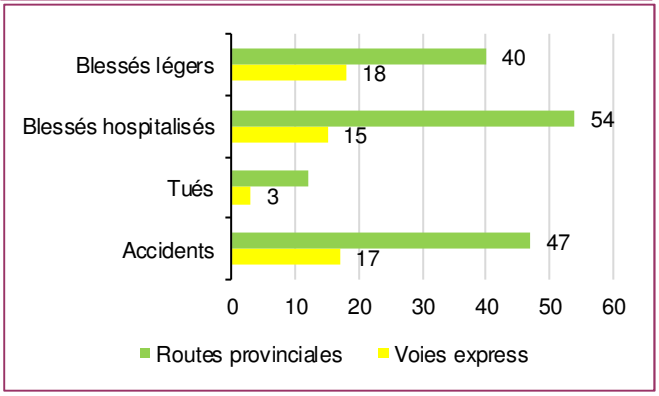
Diagnostic de sécurité routière – Nouvelle Calédonie

Equipe	Service des Études de la Direction de l'équipement de la province sud de Nouvelle-Calédonie Thierry Launay, Johana Valter, Louis Wilson
Partenaires	Cerema Méditerranée Service Sécurité et Signalisation Routières Jean-Claude Alberto, Fabien Gemy, Françoise Guéritat
Achèvement	2016
Méthodologie	Démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes), analyse PV accidents et expertise terrain, mise en évidence des facteurs d'accident et aggravants, définition d'objectifs de sécurité, proposition d'action et estimation de l'efficacité, hiérarchisation des actions.
Mots clés	SURE, diagnostic, infrastructure.



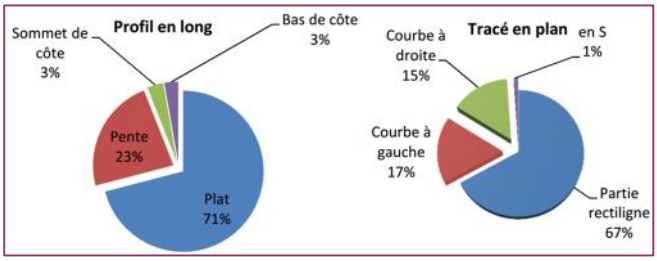
Source : Démarche SURE-Province Sud, Nouvelle-Calédonie, 2016.

Bilan des accidents analysés sur les zones concernées par l'étude sur une période de 5 ans (2011-2015)



Source : Démarche SURE-Province Sud, Nouvelle-Calédonie, 2016.

Bilan sur 10 ans des accidents corporels en Nouvelle Calédonie (2008-2017)



Source : DITTT
https://dittt.gouv.nc/sites/default/files/documents/Securite_routiere/Bilan/bilan_sr_10_ans_diffusion.pdf

Avec 389 accidents et près de 55 tués par an depuis 2010 (280 000 habitants), l'insécurité routière en Nouvelle-Calédonie demeure un enjeu important. En effet, le taux de mortalité est 4 fois supérieur à celui enregistré en métropole. Dans un territoire en plein développement économique qui concentre 75 % de la population du pays, la Province Sud de Nouvelle-Calédonie gère un réseau routier de 262 km allant de la bidirectionnelle à la voie rapide urbaine. Sur ce réseau, 89 accidents corporels se sont produits entre 2011 et 2013, soit 30 accidents par an en moyenne.

Démarche SURE pour la Province Sud de Nouvelle Calédonie

Confrontée à l'insécurité routière de son territoire, la Province Sud s'est appuyée sur la démarche SURE pour comprendre et agir. Son service des études de la direction de l'équipement a tout d'abord identifié les itinéraires accidentogènes et notamment les zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC) et les sections à risque anormal (SRA). Puis le Cerema a produit une analyse détaillée des d'accidents sur les 5 itinéraires les plus accidentogènes, afin d'identifier les causes des accidents et les facteurs aggravants. Cette analyse a permis de définir des objectifs de sécurité et des propositions d'actions hiérarchisées.

Du diagnostic aux aménagements de sécurité

Les problématiques ne sont pas identiques en tous points du réseau, notamment entre les chaussées à voies séparées et les routes bidirectionnelles.

Sur les voies express, des actions ont limité la présence des piétons. Notamment, des lignes de ramassages scolaires ont été modifiées et des squats ont été résorbés. Par ailleurs, les obstacles latéraux ont été traités par la pose de dispositifs de retenue. Ces deux types d'actions ont réduit l'accidentalité.

Sur les routes provinciales, un meilleur guidage comme le traitement des courbes et des carrefours a également optimisé la lisibilité et la sécurité du tracé de jour comme de nuit. Des accotements revêtus ont aussi offert des zones de récupération pour limiter les sorties de route.

Pour éviter les comportements inadaptés (prises de risque…) sur les routes provinciales, leur caractère urbain ou périurbain a été clarifié. Des aménagements de l'infrastructure ont ainsi été réalisés tels que des espaces réservés au cheminement des modes doux, des traversées piétonnes, la matérialisation des intersections ou encore la mise en place d'un éclairage public. Les actions sur l'infrastructure contribuent à améliorer le niveau de sécurité routière mais ne peuvent pas répondre à l'ensemble des facteurs accidentogènes. Elles devront être assorties d'actions ciblant les comportements à risques persistants sur le territoire tels que le non-port de la ceinture de sécurité, la conduite sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants.

Analyses thématiques

Les piétons	62
Les cyclistes	64
Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes	66
Les deux-roues motorisés : les motocyclistes	68
Les usagers de véhicules de tourisme	71
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire	74
Les accidents impliquant un poids lourd	76
Les accidents impliquant un autocar	78
Les accidents impliquant un autobus	79
Les accidents impliquant un train	80
Les accidents impliquant un tramway	81
Les accidents selon les caractéristiques des véhicules	82
Les accidents impliquant un véhicule étranger	84
Les enfants (0-13 ans) et adolescents (14-17 ans)	86
Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)	88
Les jeunes adultes (18-24 ans)	90
Les seniors (65 ans et plus)	92
Les accidents liés au travail	94
Périodes de forte accidentalité	96
Eclairages spécifiques	98

Les piétons

La moitié des piétons[1] tués a 65 ans ou plus. Les seniors (65 ans et plus) décèdent à 88 % en agglomération.

Les trois quarts des piétons tués de 18 à 44 ans le sont de nuit hors agglomération.

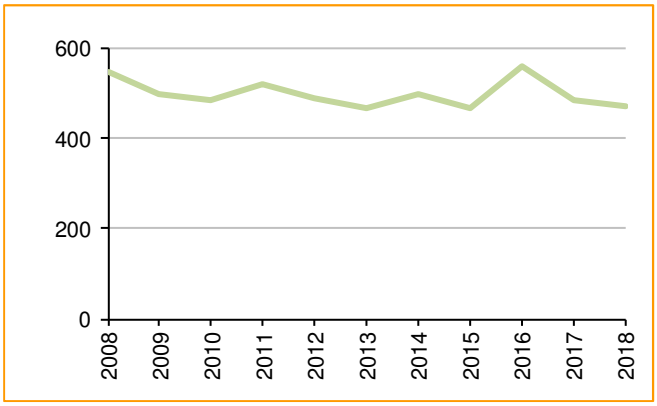
Accidents	Tués piétons	Blessés piétons	T/100B*
9 810	470	9 805	5

Évolution annuelle moyenne du nombre de piétons tués entre…**

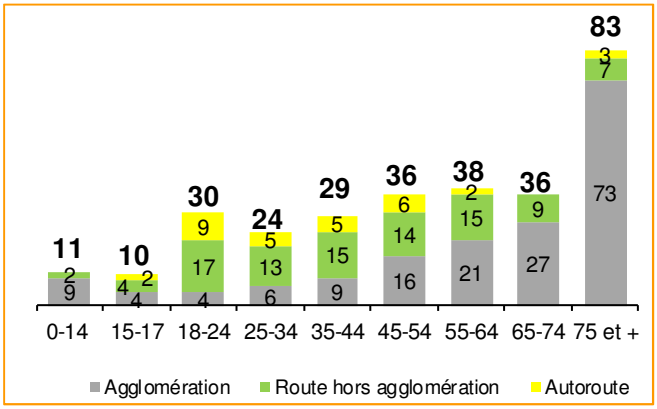
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
- 2,9 %	- 0,4 %	- 5,4 %

* Nombre de piétons tués pour 100 blessés.
** Lecture : entre 2000 et 2010, le nombre de piétons tués a diminué en moyenne de - 5,4 % par an.

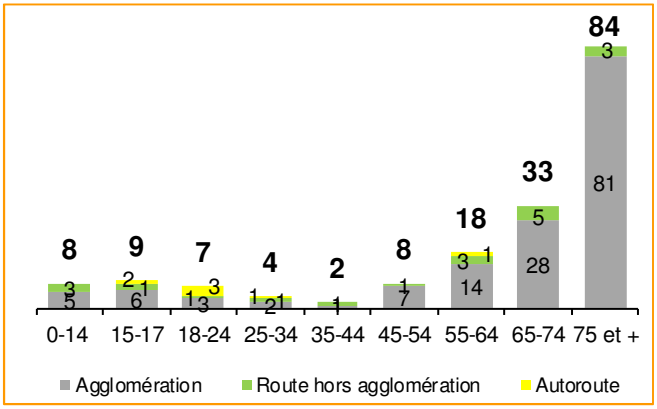
Evolution du nombre de piétons tués



Répartition des hommes piétons tués de chaque classe d'âge selon le milieu



Répartition des femmes piétons tués de chaque classe d'âge selon le milieu



En 2018, 9 810 accidents corporels ont impliqué un piéton[1], soit **18 % de l'ensemble des accidents**.

Ces accidents ont provoqué la mort de 470 piétons, soit 14 % de la mortalité routière.

Le nombre de piétons tués a baissé depuis 2000 : très nettement de 2000 à 2010 (- 5,4 % par an en moyenne), puis plus faiblement jusqu'en 2015 (- 0,7 % par an en moyenne). Après une hausse en 2016, la situation de 2018 est la même que celle de 2015. Par rapport aux autres victimes de la route, le nombre de piétons tués a moins baissé, et leur part dans la mortalité a augmenté : elle est passée de 11 % en 2000 à 14 % en 2018.

Selon l'âge et le sexe

Ramenés à leur part dans la population, les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne : 50 % des piétons tués ont 65 ans ou plus, pour une part dans la population de 20 %. Plus particulièrement, **les 75 ans et plus représentent 36 % de la mortalité piétonne, pour une part dans la population de 9 %**.

En 2018, 63 % des piétons tués sont des hommes, alors que selon l'ENTD[2], ils marchent moins que les femmes tant en distance parcourue qu'en temps passé.

Parmi les moins de 65 ans, la répartition hommes/femmes des piétons tués est proche de celle des usagers non piétons : 76 % des piétons tués sont des hommes (82 % pour les usagers de véhicules de moins de 65 ans). En revanche, **il y autant de femmes que d'hommes parmi les piétons tués de 65 ans ou plus**.

Selon le milieu routier

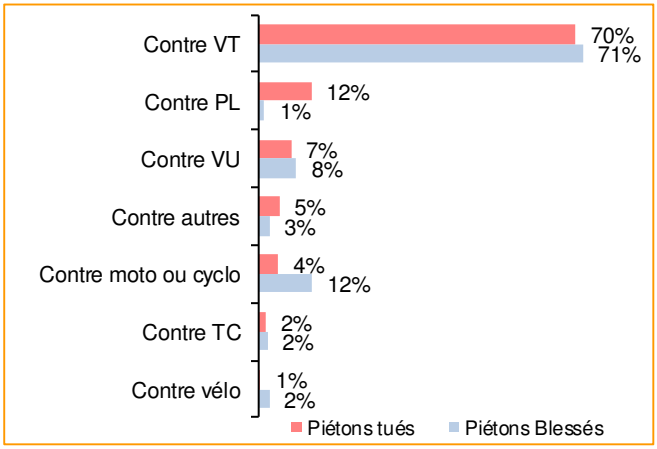
En 2018, **67 % des piétons tués et 96 % des piétons blessés se concentrent en agglomération** (contre respectivement 30 % et 80 % pour les usagers de véhicules).

Concernant le milieu, **l'âge, plus que le sexe, est un facteur discriminant** :

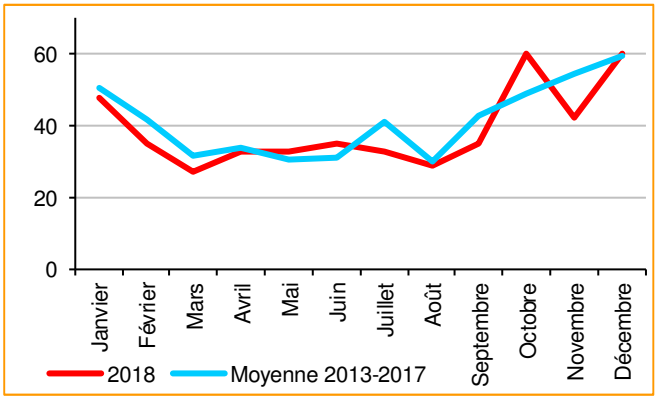
- **de 18 à 44 ans** (96 tués), il s'agit quasi exclusivement d'hommes tués, et le milieu hors agglomération est majoritaire : un quart des tués l'est en agglomération, un quart sur autoroute et la moitié sur les autres routes hors agglomération ;
- **pour les 65 ans et plus** (236 tués), il s'agit d'hommes et femmes à parts égales, et les accidents mortels ont lieu à **88 % en agglomération ;**
- pour les 38 enfants et adolescents piétons tués (moins de 18 ans), 24 le sont en agglomération, avec une répartition fille/garçon équivalente.

[1] A partir de 2018, ce chapitre ne prend plus en compte les piétons se déplaçant avec un engin de déplacement personnel (trottinettes, overboard…). De moins en moins marginaux, ils sont maintenant considérés comme des véhicules.
[2] *Enquête Nationale Transports et Déplacements,* 2008.

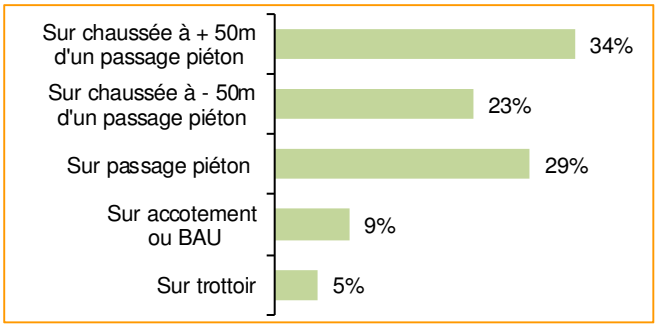
Répartition des piétons tués et blessés selon le véhicule impliqué



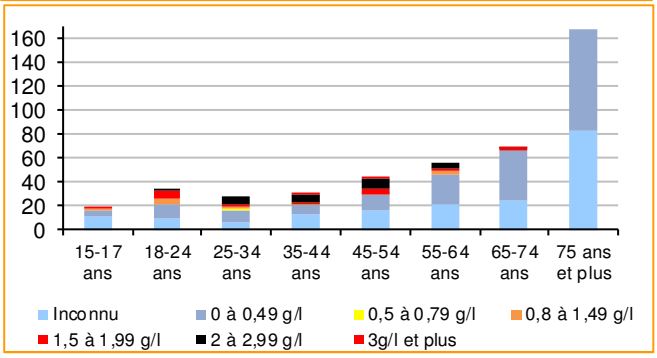
Nombre de piétons tués par mois



Répartition des piétons tués selon la position connue de l'accident



Nombre de piétons tués selon l'âge et leur taux d'alcool



Selon les véhicules impliqués

En 2018, **70 % des piétons tués le sont dans un accident contre un véhicule de tourisme**, 21 % le sont dans un accident avec un véhicule utilitaire ou un véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun).

Les piétons blessés le sont majoritairement dans des accidents avec des véhicules de tourisme (71 %).

Selon le mois, le jour et la nuit

La mortalité piétonne est **la plus forte entre octobre et janvier** : ces quatre mois concentrent 45 % des piétons tués (et 40 % des accidents de piétons). Ceci s'explique notamment par la durée plus longue de la période nocturne, qui inclut les heures de pointe du matin et du soir. En effet, une étude récente[1] a montré qu'en milieu urbain, le nombre d'accidents piétons rapporté aux déplacements piétons par heure est **plus élevé lors de la période nocturne. Les conditions de visibilité et de perception des piétons par les autres usagers de nuit en milieu urbain posent donc des problèmes de sécurité.**

Néanmoins, en agglomération, 63 % des piétons sont décédés de jour. Ailleurs, l'enjeu est essentiellement de nuit : 79 % des piétons tués sur les routes hors agglomération le sont de nuit ; sur autoroute, sur un total de 38 piétons tués, 36 l'ont été de nuit.

Deux groupes cibles sont identifiés :

– **les piétons de 75 ans et plus en ville de jour** : parmi les 166 piétons tués de 75 ans et plus, 66 % le sont de jour en ville ;
– **les piétons de 18 à 44 ans de nuit sur route hors agglomération et sur autoroute** : parmi les 96 piétons de 18 à 44 ans tués, 76 % le sont de nuit sur route hors agglomération ou sur autoroute.

Selon la localisation du piéton

En 2018, sur les 432 cas pour lesquels l'information est connue, les piétons sont principalement tués **sur la chaussée en dehors d'un passage piéton.**

Parmi les 159 piétons tués âgés de 75 ans et plus pour lesquels l'information est connue, **44 % le sont sur un passage piéton** et **28 % à moins de 50 mètres d'un passage piéton**. En proportion, ils sont plus souvent tués sur passage piéton ou à proximité que les moins de 75 ans.

Selon l'alcool

En 2018, l'alcoolémie est connue pour seulement 271 des 470 piétons tués (58 %) et supérieure à 0,5 g/l pour 66 d'entre eux (24 % parmi les cas connus). **Le taux mesuré est supérieur à 2 g/l pour la moitié de ces 66 piétons**. Les tranches d'âge 35-44 ans et 45-54 ans sont les plus concernées par les alcoolémies supérieures à 2 g/l.

[1] *Étude d'accidentalité des piétons de nuit en milieu urbain,* Cerema, rapport d'étude à paraître.

Les cyclistes

74 % des cyclistes tués en 2018 ont plus de 45 ans et 41 % plus de 65 ans. 61 % des cyclistes tués ou blessés étaient sur un trajet de loisir.

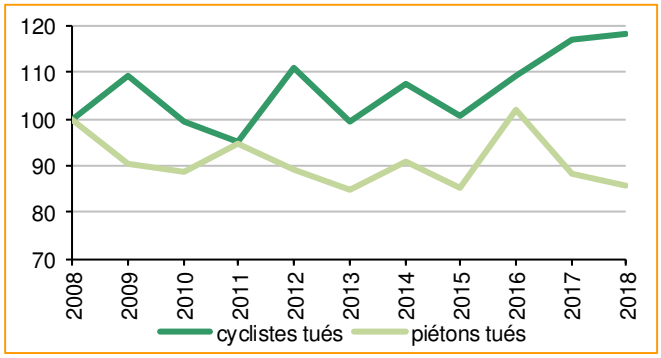
Accidents	Tués cyclistes	Blessés cyclistes	T/100 Blessés*
4 805	175	4 328	4

Évolution annuelle moyenne du nombre de cyclistes tués entre…**

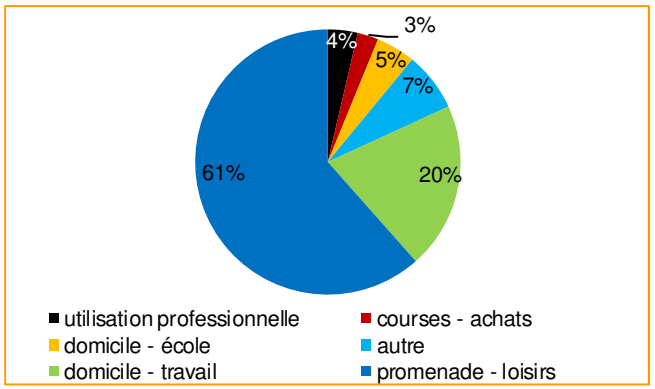
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
+ 1,2 %	+ 2,2 %	- 6,0 %

* Nombre de cyclistes tués pour 100 blessés.
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de cyclistes tués a augmenté en moyenne de + 2,2 % par an.

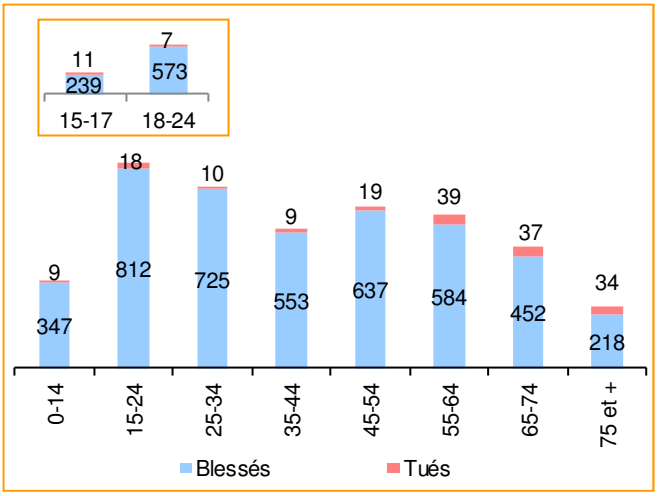
Evolution des nombres de cyclistes et de piétons tués en base 100 en 2008



Répartition des cyclistes tués ou blessés selon leur type de trajet



Nombre de cyclistes tués ou blessés par classe d'âge



En 2018, 175 cyclistes ont été tués dans un accident de la route. Ce chiffre est stable par rapport à 2017 (+ 2 tués). La mortalité est en augmentation depuis 2015 (149 tués). En 2018, les cyclistes représentent 5 % de la mortalité routière.

Entre 2000 et 2010, le nombre de cyclistes tués a diminué de - 6 % par an en moyenne pour un usage en hausse[1] (augmentation dans les villes, stabilisation hors agglomération et en périphérie).

Depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route augmente avec une évolution moyenne annuelle de + 2,2 %, alors que dans le même temps le nombre d'autres usagers de véhicules tués a baissé en moyenne annuelle de - 3,1 % et que le nombre de piétons tués est resté stable.

En 2018, pour 100 cyclistes blessés, 4 ont été tués. Cependant, tous les accidents avec cycliste blessé ne sont pas connus des forces de l'ordre qui alimentent le fichier BAAC ; elles ne sont pas toujours appelées avant un transfert à l'hôpital, notamment si aucun usager motorisé n'est impliqué.

Estimation du risque cycliste

Lors de la dernière enquête nationale sur les déplacements, menée en 2007-2008, le vélo représentait 2,7 % du nombre de déplacements pour une part de la mortalité routière de 3,4 %.

En 2018, 61 % des cyclistes tués ou blessés l'ont été lors de trajets de type « promenade ou loisirs ».

Le risque pour un cycliste d'être tué par heure passée dans la circulation est 3 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 10 fois moins que pour un usager de deux-roues motorisé[2]. Le risque d'être gravement blessé (M.AIS 3+[3]) est 16 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 8 fois plus faible que pour un usager de deux-roues motorisé. Les blessures les plus graves touchent la tête.

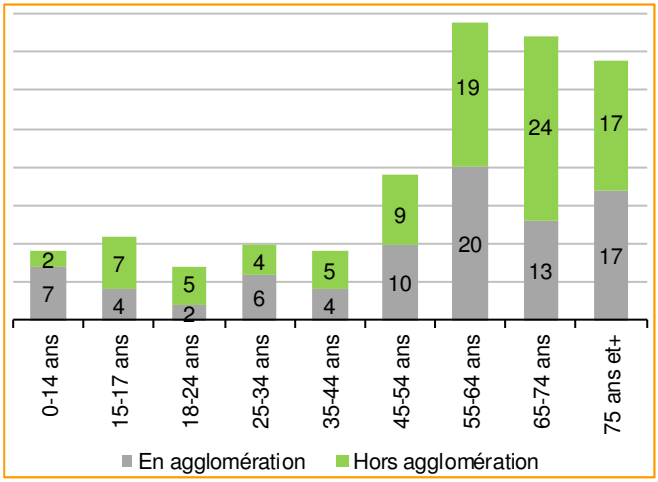
Selon l'âge

Le **risque** cycliste (en nombre de décès ramené à la population) concerne majoritairement les **personnes les plus âgées** : sur la période 2014-2018, le nombre de cyclistes tués par million d'habitants et par an s'élève régulièrement avec l'âge : de 1,2 pour les moins de 44 ans à 3,2 pour la tranche 45-64 ans et jusqu'à 5,4 pour les 65 ans ou plus.

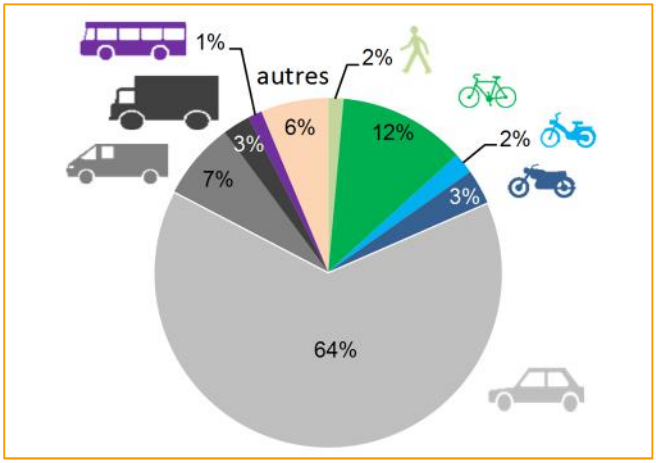
En 2018, la classe d'âge **des 65 ans ou plus** (20 % de la population) représente **41 % de la mortalité cycliste** alors que sa part dans la mortalité générale, tous usagers confondus, est de 26 %. Les cyclistes tués ou blessés sont pour 77 % des hommes.

[1] *Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain*, collection Données, n° 01, Certu, avril 2013.
[2] AMOROS, Emmanuelle et al., *Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers*, Ifsttar, août 2012 - p108 (tués) et p66 (M.AIS 3+).
[3] Echelle de gravité : voir page 195.

Nombre de cyclistes tués de chaque classe d'âge selon le milieu routier

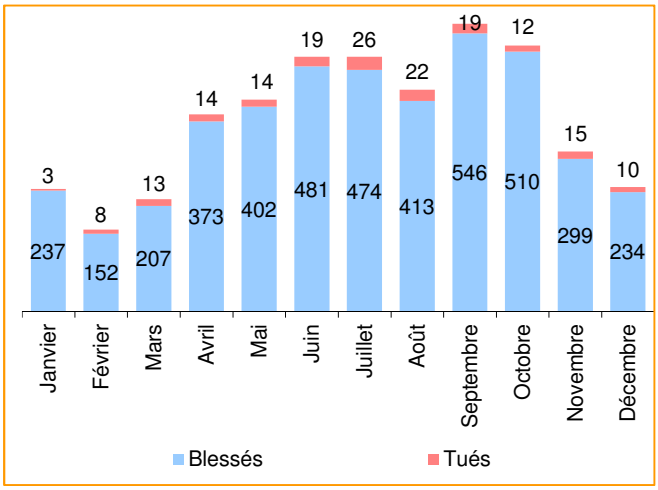


Répartition des cyclistes tués ou blessés selon les tiers antagonistes



Lecture : La part associée à un mode correspond aux accidents entre un vélo et ce mode. La part associée au vélo comprend également les accidents de cyclistes seuls. La catégorie « autres » comprend les autres usagers et les accidents à plus de 2 catégories.
Par exemple : 64 % des cyclistes tués ou blessés l'ont été lors d'un accident avec un véhicule de tourisme.

Nombre de cyclistes tués ou blessés selon le mois



Selon le milieu routier

La gravité hors agglomération (12 cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés) est cinq fois plus élevée que celle en agglomération. Les voiries en agglomération concentrent 82 % des accidents impliquant un cycliste mais 47 % de leur mortalité.

Pour la tranche d'âge 65-74 ans, on observe que 24 cyclistes sont tués hors agglomération contre 13 en agglomération.

66 % des cyclistes tués le sont hors intersection. Cette part est cependant très dépendante du milieu, elle est ainsi de 53 % en agglomération et de 78 % sur les routes hors agglomération.

Selon le type de collision

91 % des personnes tuées ou blessés dans les accidents impliquant un cycliste sont des cyclistes.

Près des deux tiers des cyclistes tués ou blessés l'ont été contre un véhicule de tourisme. La moitié des accidents ayant occasionné une personne tuée ou blessée en bicyclette résultent d'une collision par le côté.

Selon la temporalité

20 % des cyclistes tués ou blessés le sont de nuit.

La répartition des cyclistes tués ou blessés en fonction des mois de l'année montre un aspect saisonnier de l'accidentalité à rapprocher d'une utilisation saisonnière de certains types de trajets à bicyclette. 62 % des cyclistes tués ou blessés le sont sur les 6 mois d'avril à septembre.

Globalement, 62 % des cyclistes tués ou blessés effectuaient un trajet promenade/loisir ; cette proportion est de 46 % en novembre mais atteint 73 % en août.

Les scénarios types

Une étude[1] menée sur les victimes en vélo du registre du Rhône (2009-2011) a permis d'établir 17 typologies d'accidents, dont les deux suivantes :

– sur un trajet utilitaire domicile-travail/étude, le cycliste circule sur un trajet qu'il connaît, éventuellement sur une infrastructure cyclable et à une intersection, et n'est pas vu par l'autre véhicule ;
– en pratique loisir, un scénario courant est celui d'un cycliste occasionnel senior en balade le week-end, souvent sur une voie partagée avec des piétons. Il heurte un obstacle, puis glisse ou dérape sur la route.

En France, en agglomération[2], seuls 22 % des cyclistes portent le casque en semaine, 27 % le week-end, alors que le casque divise par 2 les risques de fractures du crâne en cas de chute sur une portière qui s'ouvre, et par 3 en cas de heurt latéral par un VT à 45 km/h (voir page 116).

[1] Alice Billot-Grasset, *Typologie des accidents corporels de cyclistes âgés de 10 ans et plus : un outil pour la prévention,* Thèse, mars 2015.
[2] ONISR, Observatoire des comportements 2018

Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes

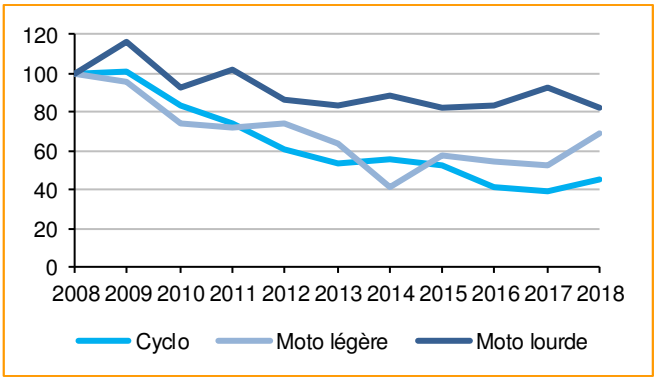
38 % des cyclomotoristes tués le sont dans un accident sans tiers et 33 % ont entre 14 et 17 ans.

40 % des conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l.

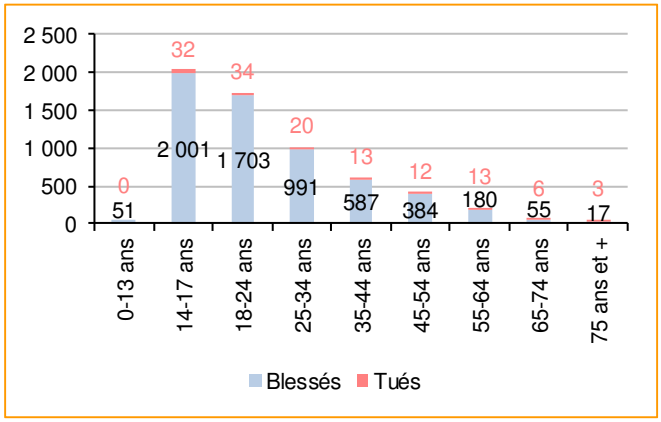
Accidents	Tués cyclomotoristes	Blessés cyclomotoristes	T/100 Blessés *
6 049	133	5 972	2
Évolution annuelle moyenne du nombre de cyclomotoristes tués entre…**			
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010	
+ 13,7 %	- 7,5 %	- 6,0 %	

* Nombre de cyclomotoristes tués pour 100 blessés
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de cyclomotoristes tués a baissé en moyenne de - 7,5 % par an.

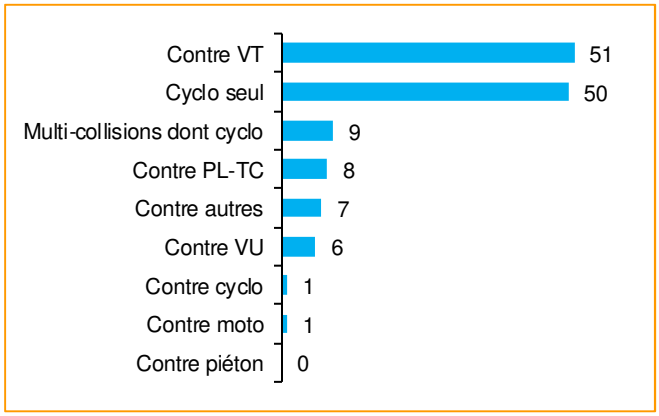
Évolution du nombre d'usagers de 2RM tués par an selon la cylindrée (base 100 en 2008)



Nombre de cyclomotoristes tués et blessés selon l'âge



Nombre de cyclomotoristes tués selon le type de collision



En 2018, 133 cyclomotoristes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée inférieure à 50 cm^3) ont été tués, soit 4,1 % de la mortalité routière. Ce sont à 89 % des hommes alors que ces derniers représentent 79 % des utilisateurs[1]. Sur les 133 cyclomotoristes tués, 127 étaient conducteurs, 6 étaient passagers. Au total, 11 % des accidents corporels impliquent au moins un cyclomoteur.

Entre 2000 et 2010, le nombre de tués cyclomotoristes a baissé de - 6 % par an en moyenne. Entre 2010 et 2018, cette baisse est de - 7 % en moyenne par an. Cette baisse est 3 fois plus forte que pour les autres usagers (- 2,3 % par an en moyenne).

Estimation du risque

Le risque d'être tué ramené aux kilomètres parcourus est estimé 24 fois supérieur pour un conducteur de cyclomoteur que pour un conducteur de voiture[2]. Sur la période 2016-2018, le kilométrage annuel moyen d'un cyclomoteur est estimé à 4 100 km[1]. Le parc de cyclomoteurs est en baisse depuis 1970, avec une baisse de - 3 % par an en moyenne entre 2000 et 2010. Le trafic a aussi fortement diminué : il est estimé sur 2016-2018 à 2,0 milliards de km parcourus par an. Cela représente 0,3 % du trafic motorisé annuel en France alors que les cyclomotoristes représentent 4,1 % des personnes tuées en 2018.

Selon l'âge

Le nombre de victimes sur cyclomoteur décroît avec l'âge. Les cyclomotoristes de 14 à 17 ans sont les plus touchés : avec 32 tués et 2 001 blessés, ils représentent 33 % des cyclomotoristes victimes, pour 36 % des utilisateurs de cyclomoteur[1]. Les 18-24 ans représentent 26 % des cyclomotoristes tués (23 % en 2010) ; ceux de 14-17 ans en représentent 24 % (31 % en 2010).

Selon le type de collision

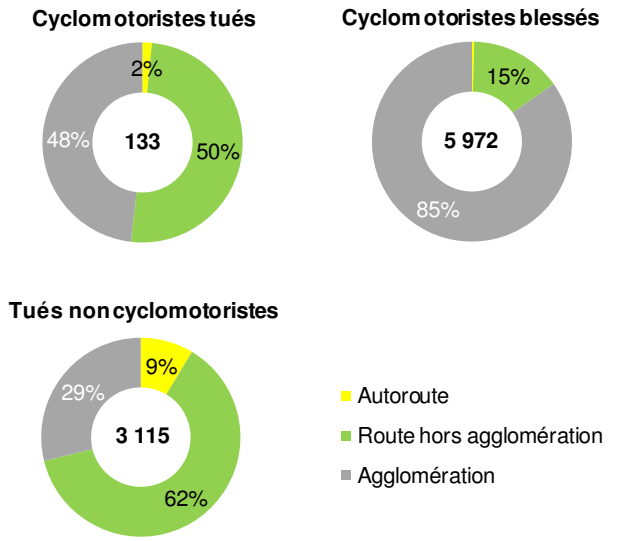
Loin devant les autres types de collisions, 51 cyclomotoristes (38 %) ont été tués contre un véhicule de tourisme et **50 dans un accident sans autre impliqué (38 %)**. Parmi ces derniers, la moitié a impliqué un conducteur alcoolisé et un tiers a eu lieu en courbe.

Équipement

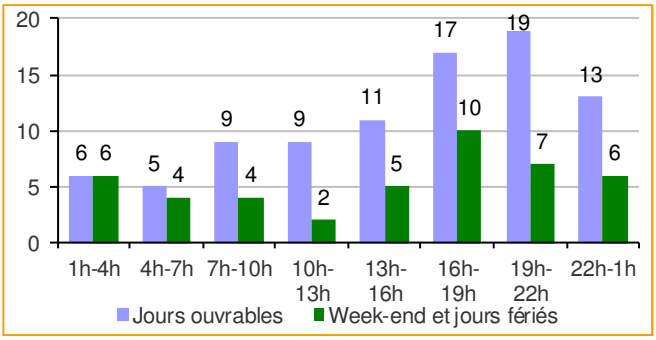
En moyenne par an sur 2013-2017[3], 13 conducteurs et 2 passagers tués ne portaient pas de casque (8 % de la mortalité des cyclomotoristes). Parmi les cyclomotoristes impliqués dans un accident, 8 % des passagers et 3 % des conducteurs ne portaient pas de casque, parts globalement stables depuis 2003.

[1] *Enquête Parc Auto 2018, Volume 2RM,* TNS, juin 2019.
[2] Calcul fondé sur les estimations de parcours issues de l'enquête Parc Auto Volume 2RM 2018 et sur les Comptes Transport de la Nation 2017 (CGDD/SDES).
[3] Données 2018 non disponibles.

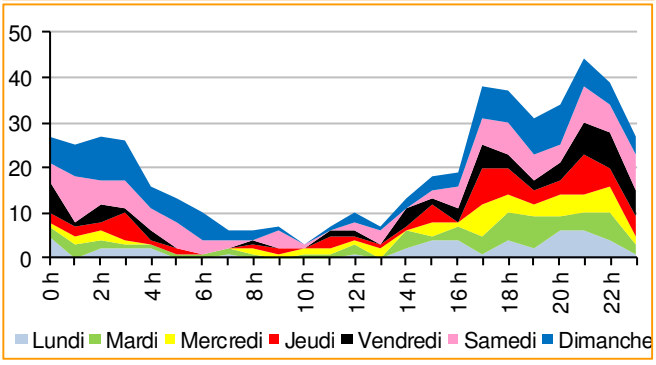
Répartition des personnes tuées et des blessés selon le milieu routier



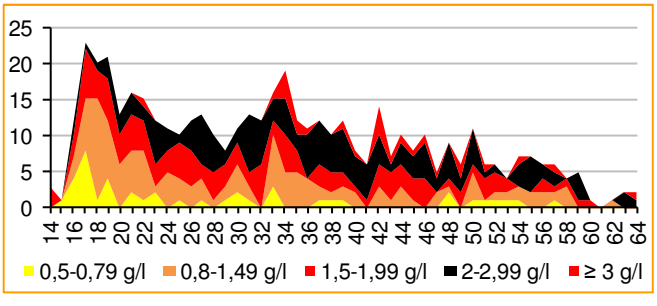
Nombre de cyclomotoristes tués selon l'heure et le type de jour



Nombre de conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident corporel positifs à l'alcool selon l'heure et le jour



Alcoolémie des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident corporel selon l'âge



Selon le milieu routier

Avec 7 décès pour 100 accidents corporels, les accidents de cyclomoteurs sont 6 fois plus souvent mortels hors agglomération qu'en agglomération (1,2). Les voiries en agglomération concentrent la moitié des cyclomotoristes tués. La moitié des accidents de cyclomoteurs en agglomération se produit en intersection contre 30 % hors agglomération.

Selon le mois, le jour et la nuit

44 % des cyclomotoristes ont été tués de septembre à décembre. 60 % des cyclomoteurs sont utilisés toute l'année[1] contre la moitié pour les motos lourdes.

On observe un pic de cyclomotoristes tués entre 16 h et 22 h les jours ouvrables. Les cyclomotoristes de 14 à 17 ans y sont fortement représentés :
- ils sont impliqués dans 713 accidents, sur cette plage horaire (dont 548 en agglomération) ;
- 9 sont tués (dont 2 en agglomération) ;
- 858 sont blessés (dont 659 en agglomération).

58 % des cyclomotoristes tués le sont de nuit, une proportion plus forte que pour les motocyclistes (32 %), et que pour les automobilistes (44 %). 23 % le sont entre 22 h et 4 h du matin.

Alcool

Les cyclomotoristes sont particulièrement concernés par le facteur « alcool » : 40 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l, contre 17 % pour les autres conducteurs. Lorsque le conducteur de cyclomoteur est positif à l'alcool dans un accident corporel, le taux est supérieur à 0,8 g/l dans 91 % des cas et supérieur à 2 g/l dans 37 % des cas.

Dans les accidents impliquant un cyclomotoriste **alcoolisé**, les 18-24 ans constituent 24 % des cyclomotoristes tués ou blessés ; pour les deux tiers, ils ont été victimes entre 19 h et 3 h. Dans les accidents impliquant un cyclomotoriste **sans alcool**, les 14-17 ans constituent 36 % des cyclomotoristes tués ou blessés ; la moitié a été victime entre 15 h et 20 h.

Autres thèmes

Les trajets domicile-travail et domicile-école représentent la moitié des déplacements des cyclomotoristes[2] mais ne concernent que le quart de leurs accidents. Dans 20 % des cas, la défaillance du cyclomotoriste est une violation intentionnelle d'une règle[3]. Selon l'étude VOIESUR[4], 44 % des cyclomotoristes impliqués dans un accident mortel sur les routes bidirectionnelles dépassaient leur VMA de 45 km/h.

[1] *Enquête Parc Auto 2018, Volume 2RM,* TNS, juin 2018.
[2] *Les deux-roues motorisés : à chaque âge, son usage et ses dangers*, CGDD – SDES, n° 156, mars 2013.
[3] VAN ELSLANDE P. et MARECHAL, *Accidentologie des cyclomoteurs*, IFSTTAR, janvier 2008.
[4] Vitesse des usagers accidentés sur les routes départementales bidirectionnelles – 2011 Base VOIESUR, Cerema, Avril 2018.

Les deux-roues motorisés : les motocyclistes

39 % des motocyclistes tués conduisent un engin de plus de 800 cm³, 34 % des motocyclistes tués le sont sans implication d'un tiers.

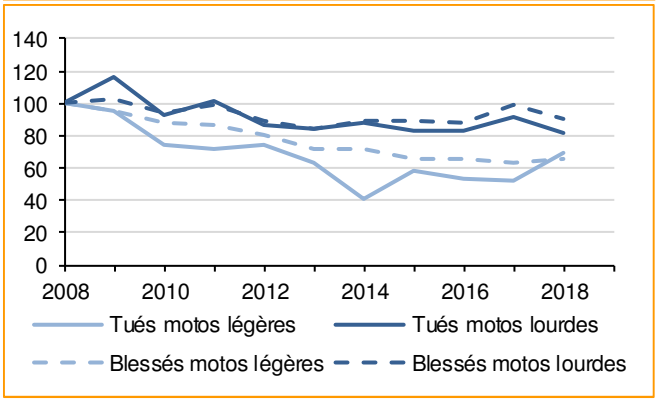
40 % des motocyclistes tués ont entre 18 et 34 ans.

Accidents	Tués motocyclistes	Blessés motocyclistes	T/100 Blessés*
13 613	627	13 280	5

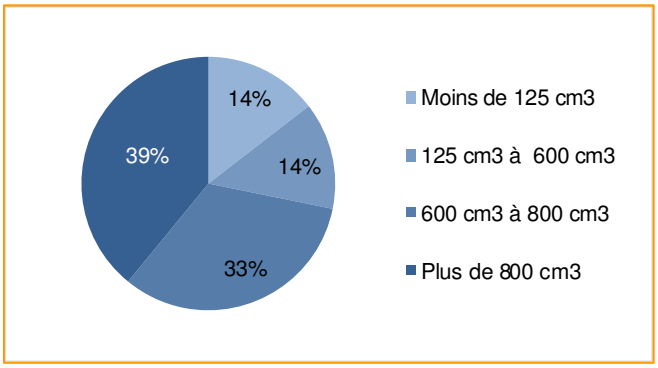
Évolution annuelle moyenne du nombre de motocyclistes tués entre…**		
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
- 6,3 %	- 1,4 %	- 2,9 %

* Nombre de motocyclistes tués pour 100 blessés
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de motocyclistes tués a diminué en moyenne de - 1,4 % par an.

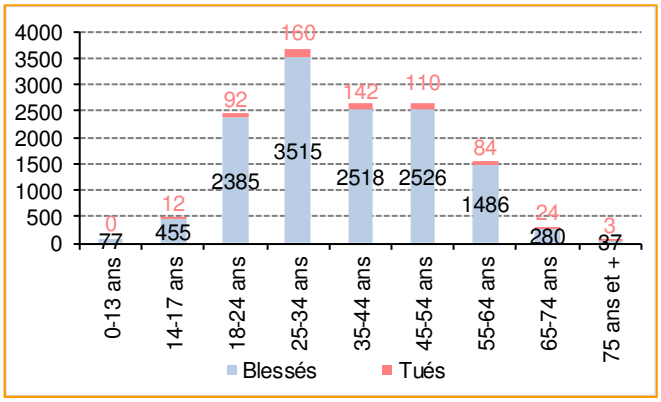
Évolution du nombre d'usagers de motocyclettes tués et blessés par an selon le type d'engin utilisé (base 100 en 2008)



Personnes tuées en motocyclette selon la cylindrée



Nombre de motocyclistes tués et blessés selon l'âge



En 2018, les motocyclistes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm³) représentent 19 % de la mortalité routière avec 627 personnes tuées. La mortalité motocycliste a diminué de - 6,3 % (- 42 décès) par rapport à 2017, mais reste supérieure aux chiffres observés entre 2014 et 2016. 24 % des accidents corporels impliquent au moins une moto.

Entre 2000 et 2010, le nombre de motocyclistes tués a baissé de - 2,9 % par an en moyenne (- 26 % au total). **Entre 2010 et 2018, la baisse est de - 1,4 % par an en moyenne (- 11 % au total), elle est deux fois plus faible que celle de l'ensemble des usagers.**

Estimation du risque[1]

En 2018, à distance parcourue équivalente, le risque d'être tué est 22 fois plus important au guidon d'une motocyclette qu'au volant d'une voiture. Ce facteur de sur-risque croît jusqu'à 26 pour un conducteur de moto lourde.

Les motos constituent de l'ordre de 1,6 % du trafic motorisé (soit moins de 10 milliards de km parcourus), mais leurs usagers contribuent pour 19 % de la mortalité routière. Les motos lourdes parcourent annuellement plus de km que les motos légères : de l'ordre de 5 200 contre 3 300 en moyenne.

Selon le type de motocyclette (cf. p70)

Les usagers de scooters de plus de 50 cm³ représentent 11 % de la mortalité des motocyclistes. Au-delà, **la mortalité augmente avec la cylindrée** : les usagers d'engins de plus de 800 cm³ représentent 39 % des motocyclistes tués[2] ; ce chiffre monte à 44 % pour les accidents sans tiers. Les accidents sont plus graves lorsqu'ils concernent les engins lourds (6 décès pour 100 blessés, contre 3 tués pour 100 blessés pour les engins légers).

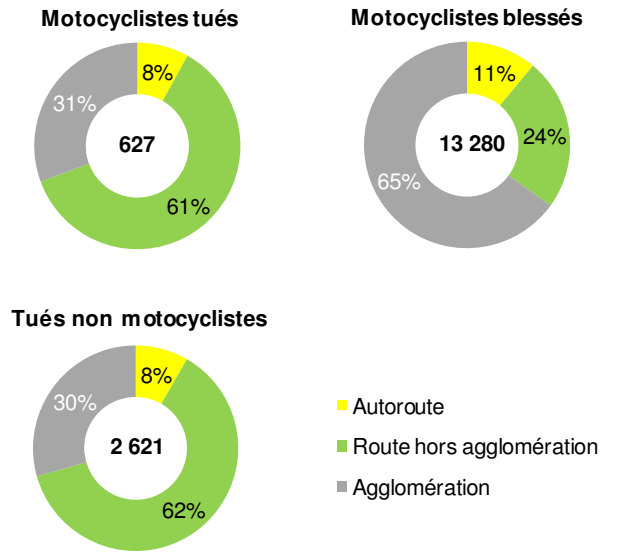
Entre 2010 et 2018, la mortalité baisse de - 7 % pour les **engins de moins de 125 cm³** (- 16 décès pour les motocyclettes et + 8 décès pour les scooters) et de - 12 % pour les **engins de plus de 125 cm³** (- 78 décès pour les motocyclettes et + 9 décès pour les scooters).

Selon l'âge

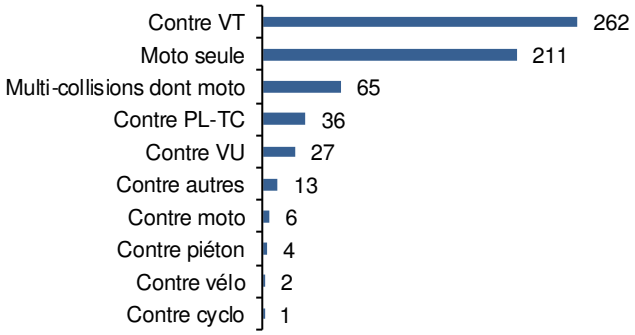
La tranche d'âge 18-34 ans est la plus touchée : elle constitue 20 % de la population, mais 40 % des motocyclistes tués et 44 % des blessés. **L'âge moyen des motocyclistes tués ou blessés est en augmentation entre 2010 et 2018 :** alors que leur nombre a baissé de - 20 % pour les 18-54 ans, il a augmenté de + 74 % pour les 55-64 ans, de + 122 % pour les 65-74 ans et de + 16 % pour les 14-17 ans.

[1] Calculs fondés sur les estimations de parcours issues de l'enquête *Parc Auto 2018*, *Volume Deux-roues motorisés*, TNS, juin 2018.
[2] Chiffres fondés sur les 18 % de motocyclistes tués pour lesquels le code CNIT de véhicule est exploitable.

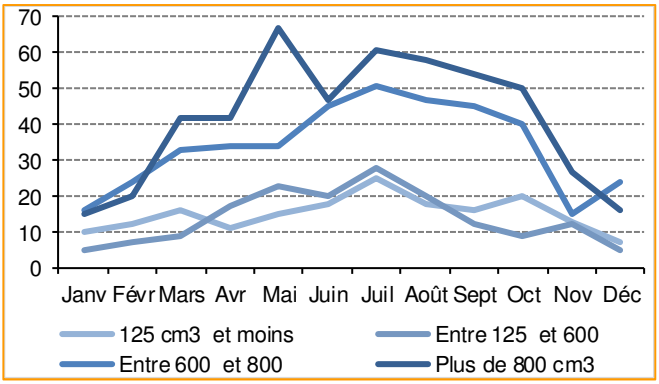
Répartition des motocyclistes tués et blessés selon le milieu



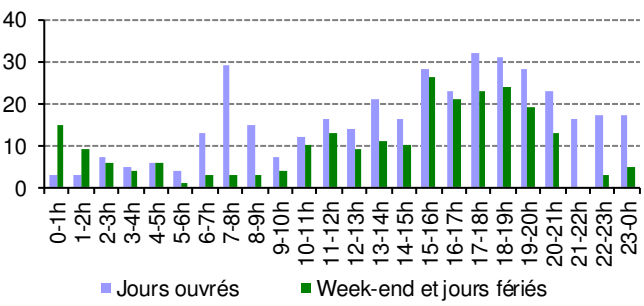
Nombre de motocyclistes tués selon le type de collision



Nombre de motocyclistes tués selon le mois et la cylindrée



Nombre de motocyclistes tués selon l'heure et le type de jour



Selon le milieu routier

Les motocyclistes sont plus souvent tués en agglomération (192 tués, soit 31 %) que les automobilistes (17 %). Cette proportion est plus élevée pour les motos légères (50 %) que pour les plus de 125 cm^3 (27 %). En agglomération, les motocyclistes tués le sont dans 44 % des cas en intersection.

Hors agglomération, les motocyclistes décèdent en courbe dans 42 % des cas où l'information relative au tracé est connue. 51 motocyclistes ont été tués sur autoroute, 11 de plus qu'en 2017.

Selon les types de collision

En 2018, les accidents impliquant une motocyclette ont occasionné le décès de 35 personnes non motocyclistes, dont 18 piétons. 34 % des motocyclistes ont été tués dans un accident sans collision avec un tiers (contre 50 % des automobilistes) et 42 % à la suite d'une collision avec un véhicule de tourisme.

47 motocyclistes (7 %) ont été tués alors que leur **véhicule** a heurté un arbre ou un poteau et 37 (6 %) une glissière métallique.

Les équipements de protection (cf. p117)

L'absence d'équipements de protection (casque, gants, bottes, etc.) est un facteur aggravant, y compris à faible vitesse. En moyenne par an entre 2013 et 2017, le non-port du casque concerne 22 motocyclistes tués, dont 2 passagers.

Selon le mois, le jour et la nuit

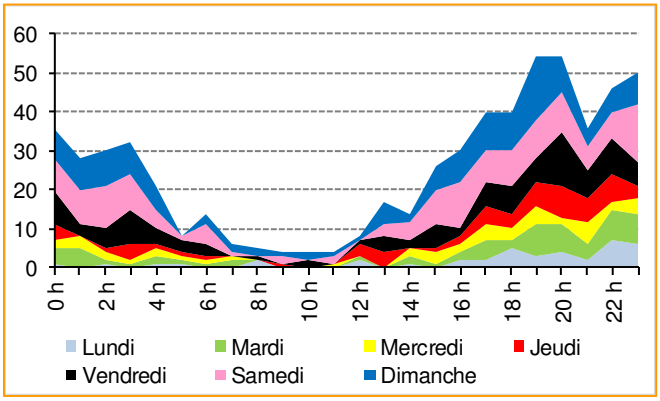
La mortalité motocycliste présente une saisonnalité marquée : elle chute en hiver pour reprendre avec l'arrivée des beaux jours. **Plus la cylindrée est élevée, plus la saisonnalité est marquée,** car l'utilisation des motocyclettes dépend de la météo. En 2018, 438 motocyclistes ont été tués lors des six mois d'avril à septembre, soit 70 %. Ce pourcentage est similaire à celui de la période 2014-2018 (68 %). Les motocyclistes représentent 25 % de la mortalité routière de ces six mois, contre 13 % sur le reste de l'année.

38 % des motocyclistes tués le sont le week-end ou un jour férié dont les trois-quarts sur un trajet de loisir. Les jours ouvrés, on observe un pic de mortalité entre 7h et 8h (92 % en trajet domicile-travail/école). Lorsque le type de trajet est connu, 47 % des conducteurs de moto sont accidentés sur un trajet de loisir et 33 % sur un trajet domicile-travail.

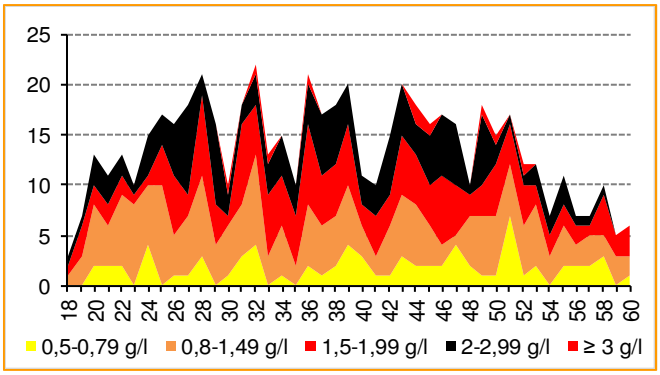
Selon l'ancienneté du permis

En 2018, 19 % des conducteurs de motos tués sont des novices, pour un ratio de 13 % chez les automobilistes. La progressivité de l'accès à la puissance (permis A2 obligatoire pour les moins de 24 ans depuis 2013) réduit fortement la mortalité des 18-24 ans novices. 30 % des motocyclistes novices tués le sont le week-end ou un jour férié sur un trajet de loisir.

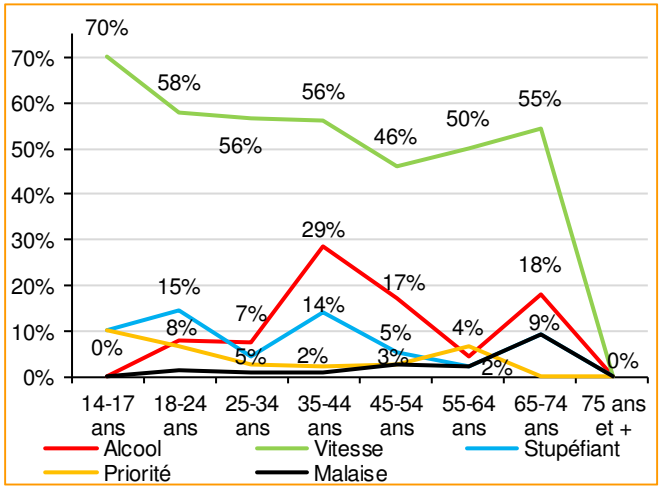
Nombre de conducteurs de motocyclettes positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'heure et le jour



Nombre de conducteurs de motocyclettes positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon leur âge et leur taux d'alcool



Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables en moto responsables (APAM) sur les 3 ans 2016-2018



Type de motocyclette

Sauf précision dans le texte, le terme motocyclette ou moto désigne indifféremment une motocyclette ou un scooter.

Engin/motocyclette lourd(e) : motocyclette ou scooter de plus de 125 cm^3.

Engin/motocyclette léger/légère : motocyclette ou scooter entre 50 cm^3 (exclu) et 125 cm^3 (inclus).

Selon l'alcoolémie

En 2018, 19 % des conducteurs de moto impliqués dans un **accident mortel** et dont le taux d'alcool est connu présentent une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 93 conducteurs. Cette part est similaire à celle des automobilistes (20 %). Parmi ces 93 motocyclistes alcoolisés, 85 dépassent le taux délictuel (0,8 g/l) et 61 dépassent 1,5 g/l.

Pour les **accidents corporels**, la proportion des conducteurs de moto ayant une alcoolémie supérieure au taux légal (parmi ceux au taux connu) est de 6 %. Les conducteurs de moto positifs à l'alcool impliqués dans ces accidents corporels le sont à 47 % le week-end et à 68 % entre 17 h et 3 h.

La vitesse

La cause vitesse excessive ou inadaptée est beaucoup plus souvent recensée chez les auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) motards (entre 56 % et 58% des 18-44 ans) que chez les APAM conducteurs de véhicules de tourisme[1].

Selon le département du contrôle automatisé, les motards des catégories les plus puissantes commettent des excès de vitesse nettement supérieurs à ceux constatés pour les automobilistes. **34 % des motocyclistes (soit 211) se sont tués à moto sans collision avec un tiers** (- 47 tués par rapport à 2017).

Responsabilité

56 % des motocyclistes sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquelles ils sont impliqués. Lorsque l'autre usager est à l'origine du conflit, l'analyse de procès-verbaux d'accidents corporels[2] révèle que dans 63 % des cas, ce dernier ne détecte pas la moto.

Les motocyclistes s'attendent souvent à une « **absence de manœuvre de la part d'autrui** », c'est leur principale erreur. Dans de nombreux cas, ces conducteurs font preuve d'une trop grande confiance dans leur comportement et leur analyse de la situation, et ne se méfient pas suffisamment des situations qu'ils rencontrent : ils ne tiennent pas compte de leur vulnérabilité et du fait qu'ils sont moins visibles que les autres véhicules.

Le différentiel de vitesse entre les véhicules est souvent à l'origine des accidents. En cas de freinage d'urgence, une moto parcourt 3 mètres de plus qu'un véhicule de tourisme à 50 km/h et 7,5 mètres à 90 km/h[3].

[1] Dubos N. et Varin B., *Analyse de l'accidentalité des conducteurs de 2RM (VOIESUR)*, Cerema, mars 2015.
[2] Van Elslande P. *et al.*, *Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés*, IFSTTAR, sept. 2011.
[3] *Freinage d'urgence motos vs voitures particulières - Essais sur piste*, Cerema, 2016.

Les usagers de véhicule de tourisme

Parmi les 3 248 tués en métropole, 2 484 soit 76 % le sont dans un accident impliquant un véhicule de tourisme. Les 18-24 ans et les seniors sont surreprésentés parmi les automobilistes tués.

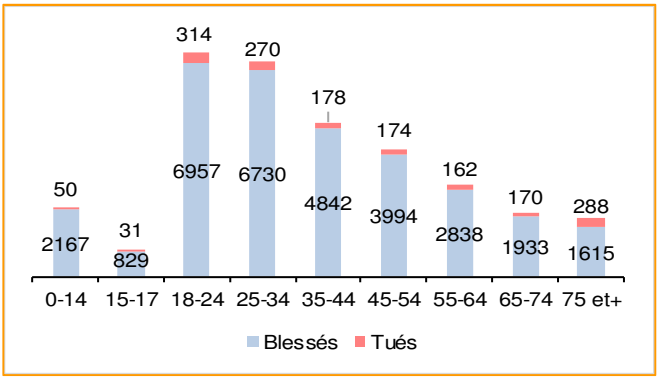
Accidents	Tués automobilistes	Blessés automobilistes	T/100 Blessés *
43 200	1 637	31 908	5

Évolution annuelle moyenne du nombre d'automobilistes tués entre…**

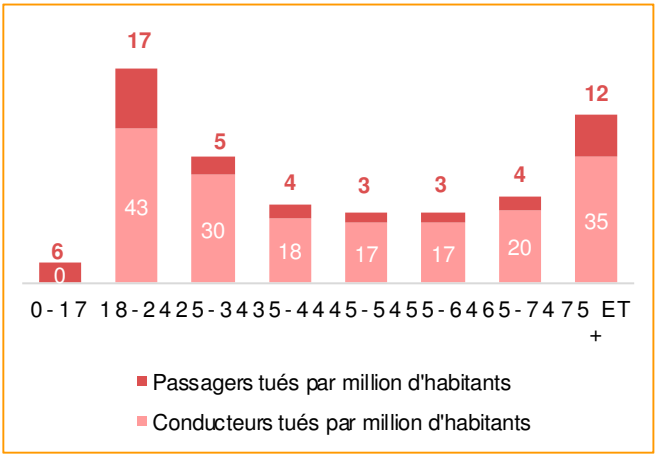
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
- 7,4 %	- 3,2 %	- 8,9 %

* Nombre d'automobilistes tués pour 100 blessés (B)
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre d'automobilistes tués a baissé en moyenne de -3,2 % par an.

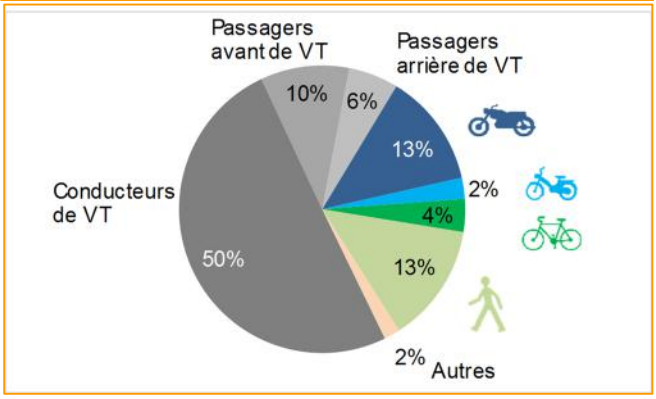
Nombre d'automobilistes (conducteurs et passagers) tués et blessés selon la classe d'âge



Conducteurs et passagers de véhicule de tourisme tués par million d'habitants selon la classe d'âge



Répartition des usagers tués dans un accident impliquant un véhicule de tourisme (VT) selon le mode de déplacement



En 2018, le nombre d'automobilistes (conducteurs et passagers) tués dans un accident de la circulation a diminué de -7,4 % par rapport à 2017, pour atteindre 1 637 personnes tuées, soit la moitié de la mortalité routière.

En 2018, on compte 5 automobilistes tués pour 100 blessés, c'est le même ratio que pour l'ensemble des usagers.

Entre 2010 et 2018, le nombre d'automobilistes tués sur la route a régressé de - 23 % (- 3,2 % par an en moyenne). Entre 2000 et 2010, le nombre d'automobilistes tués a diminué de - 60 % (- 8,9 % par an en moyenne).

Exposition au risque

En 2018, la circulation des véhicules de tourisme a augmenté de + 0,1 % et le parc immatriculé en France a augmenté de + 0,5 %. La progression du parc est de + 4,9 % depuis 2010[1]. Sur l'année 2017, un véhicule de tourisme immatriculé en France a parcouru en moyenne 13 117 km. La circulation totale des véhicules de tourisme est estimée à 458,5 milliards de km parcourus, soit 76 % du trafic motorisé.

En 2018, les véhicules de tourisme représentent 61 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels.

Selon l'âge

En 2018, 19 % des automobilistes tués ont entre 18 et 24 ans alors qu'ils ne représentent que 8 % de la population. On dénombre 314 jeunes tués (nombre en baisse de - 12 % entre 2017 et 2018 et de - 41 % depuis 2010, soit mieux que l'ensemble des automobilistes avec - 23 % de baisse depuis 2010). Les conducteurs de 18-24 ans sont surreprésentés avec 43 tués par million d'habitants.

En 2018, les personnes âgées de 65 ans et plus constituent 28 % des automobilistes tués alors qu'ils ne représentent que 20 % de la population. Ainsi, on dénombre 458 seniors tués (nombre en baisse de - 5,6 % entre 2017 et 2018 et en hausse de + 14 % depuis 2010).

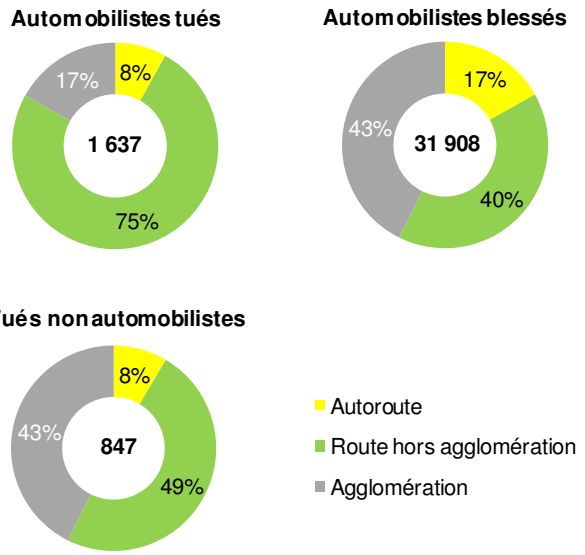
Usagers impliqués

Trois quarts des 1 637 automobilistes tués sont des conducteurs (1 248) et un quart sont des passagers (389). Parmi ces passagers, 20 % ont moins de 18 ans et 23 % a entre 18 et 24 ans. Entre 2010 et 2018, la mortalité des passagers a davantage diminué que celle des conducteurs avec respectivement - 30 % et - 20 %.

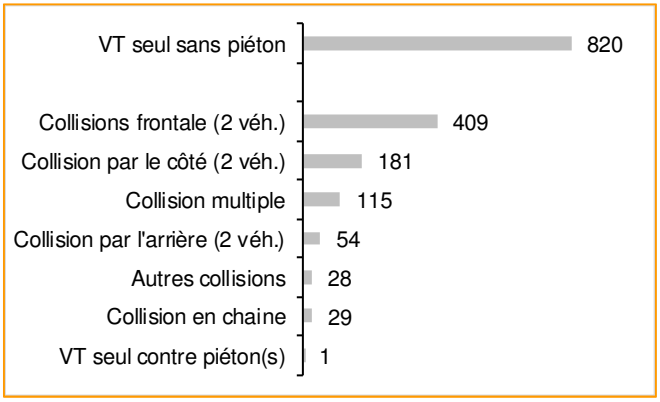
Dans les accidents impliquant un VT, aux 1 637 automobilistes tués s'ajoutent 847 usagers tués non automobilistes (soit 34 % de la mortalité dans ces accidents et 26 % de la mortalité routière totale). Parmi ces usagers, 39 % sont des piétons, tués majoritairement en agglomération, et 38 % sont des motocyclistes, tués majoritairement hors agglomération.

[1] *Les comptes des transports en 2018*, CGDD/SDES, 2019.

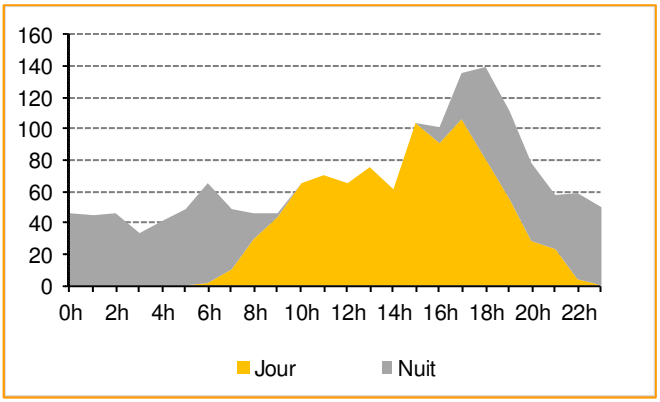
Répartition des automobilistes tués et blessés selon le milieu routier



Nombre d'automobilistes tués selon le type de collision



Répartition des automobilistes tués selon l'heure et la luminosité



Selon le milieu routier

Sur les autoroutes, la mortalité des automobilistes connaît des évolutions importantes et contradictoires d'une année sur l'autre : + 30 % en 2015, -15 % en 2016, +15 % en 2017 et -20 % en 2018 pour s'établir à 132 automobilistes tués.

En agglomération, 276 automobilistes ont été tués en 2018, soit une augmentation de + 3 % par rapport à 2017, conduisant à une baisse de - 4 % entre 2010 et 2018.

Avec 1 229 automobilistes tués sur les routes **hors agglomération, soit 3 automobilistes tués sur 4**, la mortalité des automobilistes sur ce type de réseau a diminué de - 8 % par rapport à 2017 et de - 26 % depuis 2010. Ce progrès est en partie lié à la baisse des vitesses pratiquées à partir du 1er juillet 2018 résultant de la nouvelle VMA de 80 km/h sur routes bidirectionnelles (à double sens sans séparation centrale).

Le nombre d'automobilistes blessés est en baisse entre 2017 et 2018 quel que soit le milieu : - 7 % sur les autoroutes pour atteindre 5 376 blessés, - 7 % dans les agglomérations pour atteindre 13 618 blessés et plus fortement, - 10 %, sur les routes hors agglomération pour atteindre 12 914 blessés.

Selon le type de collision et les obstacles heurtés

La moitié des automobilistes tués (820) décède dans un accident sans tiers, avec une gravité de 10 automobilistes tués pour 100 blessés.

Un quart des automobilistes tués (409) décède lors d'une collision frontale, avec une gravité de 8 automobilistes tués pour 100 blessés.

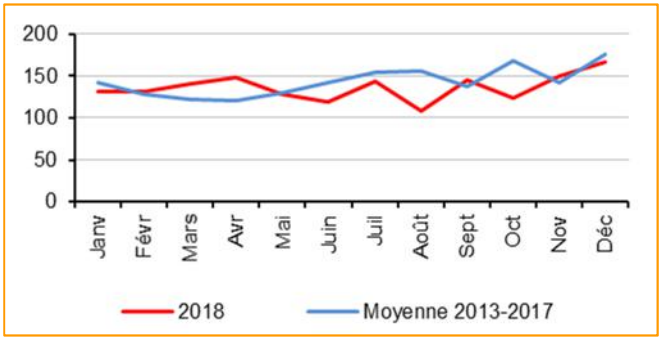
Parmi les 1 637 automobilistes décédés en 2018, 707 ont été tués alors que leur véhicule a percuté un obstacle fixe, hors glissière, au cours de l'accident (soit une gravité de 10 automobilistes tués pour 100 blessés), dont 267 (38 %) contre un arbre, et 152 (21 %) dans un fossé ou contre un talus.

Selon le jour et la nuit

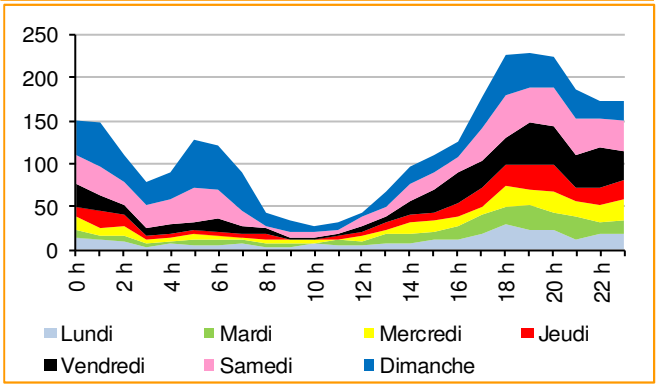
Dans 44 % des cas, la mortalité des automobilistes intervient de nuit, alors que le trafic nocturne est très inférieur au trafic de jour. Ainsi, 723 automobilistes ont été tués de nuit en 2018, dont 212 entre minuit et 5 heures du matin (soit 29 % des automobilistes tués de nuit).

Comme pour l'ensemble des usagers, les accidents sont légèrement plus graves la nuit que le jour pour les automobilistes : le nombre d'automobilistes tués pour 100 blessés est de 6 de nuit et de 5 de jour ; il y a moins de trafic et les vitesses pratiquées sont plus élevées. Sur 2013-2017, le non-port de la ceinture par les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans les accidents est deux fois plus fréquent la nuit (2,8 %) que le jour (1,2 %).

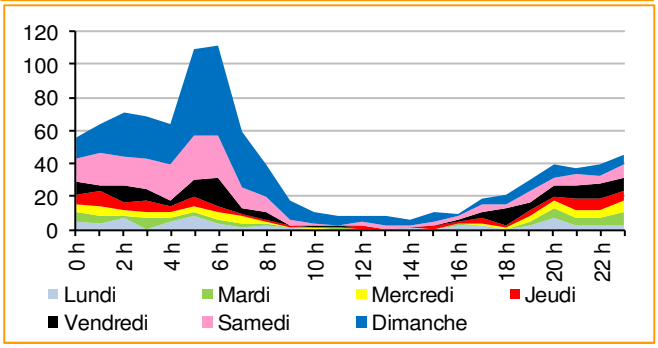
Nombre d'automobilistes tués selon le mois



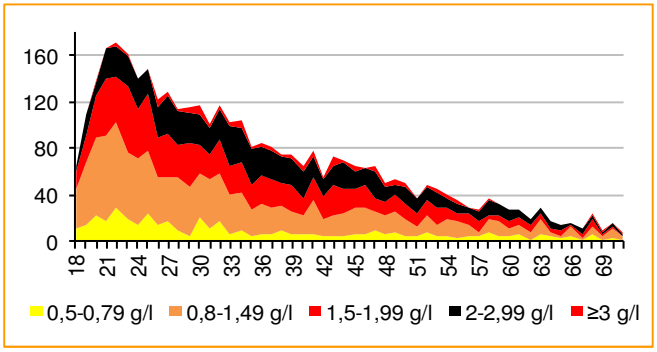
Nombre de conducteurs de VT de 25 ans et plus positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'heure et le jour



Nombre de conducteurs de VT de 18 à 24 ans positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'heure et le jour



Nombre de conducteurs de VT positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'âge et le taux



Selon les mois et les jours

En 2018, les mois de plus forte mortalité pour les usagers de véhicule de tourisme sont avril, novembre et décembre, alors que sur la période 2013-2017, ce sont juillet, août, octobre et décembre.

Les trois jours de fin de semaine (du vendredi au dimanche) regroupent la moitié des automobilistes tués.

Conducteurs novices

En 2018, les conducteurs novices[1] représentent 14 % des conducteurs de véhicule de tourisme impliqués dans un accident corporel. 398 personnes ont été tuées dans les accidents de VT impliquant un conducteur novice, soit 16 % du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VT.

En 2018, 155 conducteurs de véhicule de tourisme tués ont moins de deux ans de permis, soit 13 % des conducteurs tués. Parmi ces 155 conducteurs novices tués, 65 % ont entre 18 et 24 ans et 46 % ont moins d'un an de permis.

Alcool

En 2018, pour l'ensemble des conducteurs de véhicule de tourisme impliqués dans un accident corporel et dont le taux d'alcool est connu, 7 % d'entre eux ont un taux supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang.

Pour les accidents mortels, cette part monte à 20 %. Ces proportions sont stables depuis 2010. **Parmi les conducteurs de VT alcoolisés, 9 sur 10 ont une alcoolémie supérieure à 0,8 g/l de sang (délit).** 43 % de ces conducteurs au taux délictuel ont entre 18 et 29 ans et 24 % entre 30 et 39 ans.

Les conducteurs alcoolisés de plus de 25 ans sont impliqués principalement entre 17 h et 1 h du lundi au samedi (58 %), alors que ceux de 18 à 24 ans sont majoritairement impliqués dans des accidents intervenant entre 0 h et 9 h (68 %), plus particulièrement les week-ends.

Ceinture de sécurité (2013-2017)

Parmi les automobilistes tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC, 304 personnes par an ne portent pas leur ceinture, soit 21 %. Cette proportion est plus élevée pour les passagers arrière (34 %) que pour les passagers avant (15 %) et les conducteurs (20 %).

Parmi les occupants ceinturés impliqués dans un accident corporel, seuls 2 % sont tués alors que cette part est de 20 % parmi ceux dont la ceinture n'est pas ou mal attachée.

Le non-port de la ceinture par les conducteurs de véhicule de tourisme impliqués dans les accidents est plus fréquent lorsque ceux-ci sont alcoolisés (11 % contre 1 %).

[1] Les conducteurs novices désignent ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à 2 ans.

Les accidents impliquant un véhicule utilitaire

Le nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire connaît une chute de - 16,8 % en 2018 par rapport à 2017. Un tiers des tués est occupant du véhicule utilitaire et un tiers est usager vulnérable (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisés).

Les véhicules utilitaires (VU) sont les véhicules destinés au transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est compris entre 1,5 tonne et 3,5 tonnes.

Accidents	Tués dans le VU	Tués dans acc. avec VU	Blessés dans le VU	Blessés dans acc. avec VU	T/100 Blessés*
5 552	92	262	2 296	7 339	4

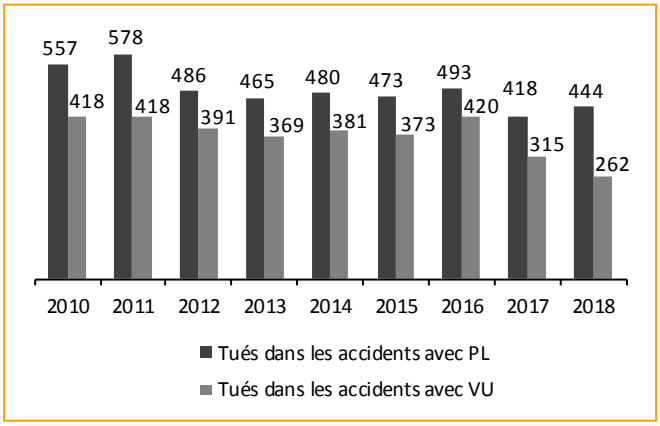
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire entre…**

2017 et 2018	2010 et 2018
- 16,8 %	- 5,7 %

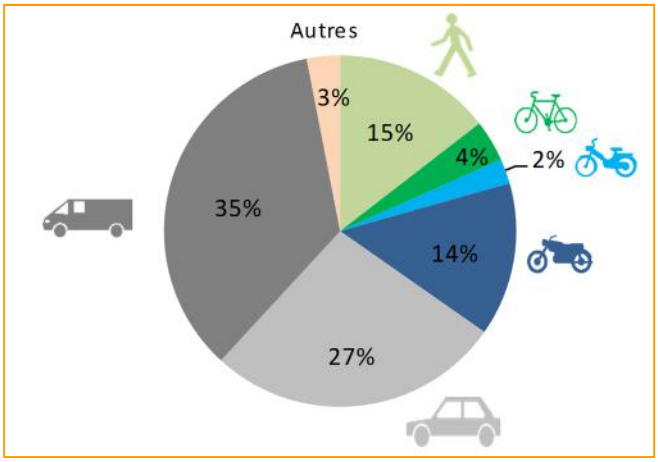
* Dans les accidents de VU : nombre de personnes tuées pour 100 blessés.

** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de personnes tuées dans les accidents de VU a diminué en moyenne de - 5,7 % par an.

Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd



Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres
Tués	38	10	6	37	71	92	8
Blessés	866	326	431	1 050	2 229	2 296	141

En 2018, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU) est de 262 (dont 170 hors du VU), soit 8 % de la mortalité routière. La mortalité dans les accidents impliquant un VU est en baisse de - 16,8 % par rapport à 2017 alors que le nombre d'accidents de VU augmente de 18 %.

Depuis 2010, le nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un VU a diminué de - 37,3 % (- 18,6 % pour la mortalité générale).

Le nombre de blessés dans les accidents impliquant un VU est de 7 339, soit un ratio de 4 personnes tuées pour 100 blessés (ce ratio étant de 5 pour l'ensemble des accidents).

Exposition au risque

Le parc et les parcours des véhicules utilitaires sont en augmentation[1] : entre 2000 et 2018, le parc a augmenté de + 22 % et le nombre de kilomètres parcourus de + 29 %, alors que sur la même période le nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds a diminué de - 4 % caractérisant un transfert partiel d'activité de transport routier vers les VU.

En 2018, 6 % des véhicules impliqués dans un accident corporel sont des VU, alors que ces véhicules effectuent 17 % des parcours en France.

Usagers impliqués

65 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en-dehors du VU. Parmi ces 170 personnes tuées, **54 % sont des usagers vulnérables** (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisés) et 42 % des automobilistes. 54 % des conducteurs de VU impliqués dans les accidents mortels sont présumés responsables. Cette part est de 29 % pour les conducteurs de PL et de 63 % pour les automobilistes. 56 % des conducteurs de VU sont présumés responsables dans des accidents corporels avec piéton.

Parmi les 92 usagers de VU tués, 81 sont conducteurs et 11 sont passagers.

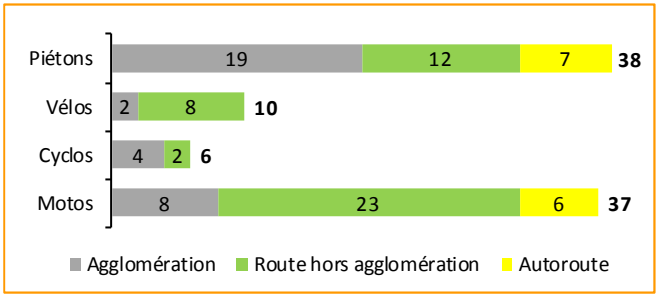
Selon le type de collision et les obstacles heurtés

La moitié des 92 usagers de véhicule utilitaire décède dans un accident sans tiers. L'autre moitié est tuée dans un choc contre un autre véhicule, principalement un poids lourd (15 usagers de VU tués), un véhicule de tourisme (9) ou un autre VU (7).

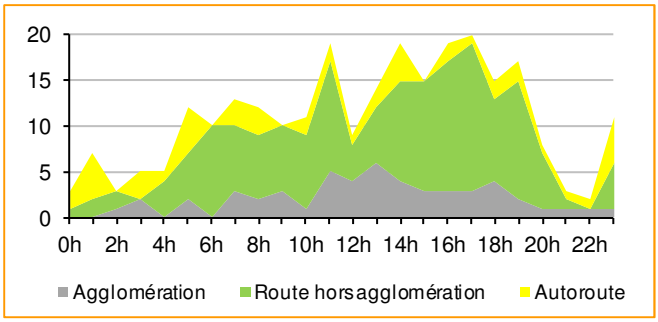
Parmi les 44 accidents mortels où seul un VU est impliqué, 41 surviennent avec un choc contre obstacle fixe, et seulement 35 si l'on ne prend pas en compte les chocs contre glissières béton ou métal. Parmi ces chocs contre obstacles, 13 surviennent contre un arbre et 11 contre un fossé, un talus ou une paroi rocheuse.

[1] *Les comptes des transports en 2018*, CGDD/SDES, 2019

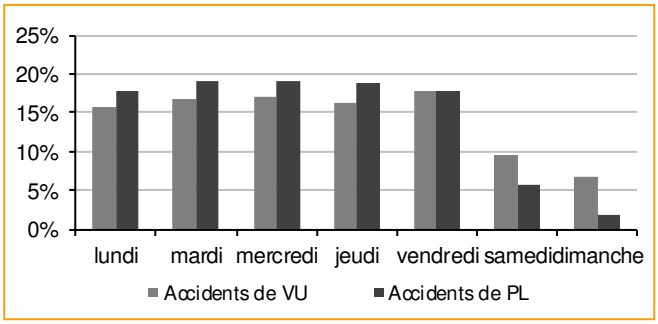
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de véhicules utilitaires selon le milieu



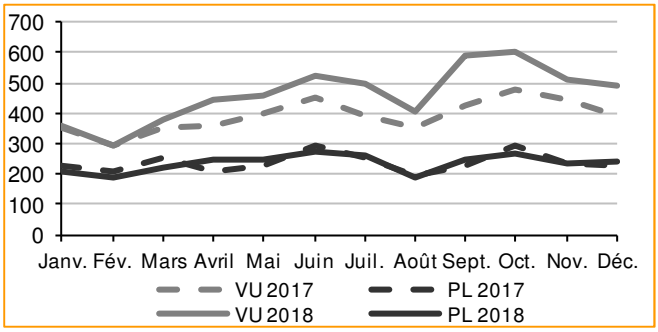
Nombre de personnes tuées dans les accidents de véhicules utilitaires selon l'heure et le milieu



Répartition des accidents de véhicules utilitaires et de poids lourds selon le jour



Nombre d'accidents de véhicules utilitaires et de poids lourds selon le mois



Selon le milieu routier

Les accidents mortels impliquant des VU se concentrent sur les réseaux hors agglomération : 62 % des personnes tuées le sont sur route hors agglomération. La part sur autoroute (18 %) est plus élevée que pour les accidents sans VU (7 %).

Parmi les 92 usagers de VU tués, 60 le sont sur les routes hors agglomération, 15 en agglomération et 17 sur autoroute.

Les **piétons et cyclistes** tués dans un accident impliquant un VU le sont **autant en agglomération** (21 cas sur 48) **que sur les routes hors agglomération** (20 cas sur 48). En revanche, la mortalité **des usagers de deux-roues motorisés est plus élevée** sur les routes **hors agglomération** (25 cas sur 43).

Heure, jour et mois

66 % des usagers de VU tués sur routes hors agglomération le sont le jour, ils sont 77 % en agglomération. A contrario, sur autoroute, c'est la nuit que les usagers de VU sont tués le plus souvent (58 %).

82 % des accidents avec VU ont lieu du lundi au vendredi, contre 92 % pour les accidents avec poids lourd et 74 % pour les accidents avec véhicule de tourisme. Ceci est cohérent avec les utilisations différentes de ces types de véhicules.

La répartition des accidents impliquant un VU selon le mois est proche de celle des accidents impliquant un poids lourd ou un véhicule de tourisme : des points bas en février et août et des pics en juin et octobre.

Usagers de véhicule utilitaire

Les usagers tués de 25-64 ans conducteurs de VU représentent 63 % des conducteurs de VU tués.

Parmi les 541 usagers de VU tués, entre 2013 et 2017[1], dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC, 176 ne portaient pas la ceinture, soit 33 % ; contre 21 % pour les automobilistes tués.

Lorsque le motif du trajet est connu, les usagers de VU impliqués dans un accident circulent dans 4 cas sur 10 lors d'un trajet professionnel et dans 2 cas sur 10 sur la route entre leur domicile et leur lieu de travail.

Conducteurs de véhicule utilitaire

Parmi les conducteurs de véhicule utilitaire impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le taux d'alcool est connu, 15 % présentent une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, contre 18 % en moyenne pour l'ensemble des conducteurs. Parmi les conducteurs de véhicule utilitaire impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le résultat d'un test de dépistage de produits stupéfiants est renseigné, 8 % sont testés positifs, contre 13 % pour l'ensemble des conducteurs.

[1] Données 2018 non disponibles.

Les accidents impliquant un poids lourd

90 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un poids lourd (PL) n'étaient pas usagers du PL.

Les accidents impliquant un PL sont trois fois plus mortels que les autres accidents.

Accidents	Tués dans le PL	Tués dans acc. avec PL	Blessés dans le PL	Blessés dans acc. avec PL	T/100 Blessés *
2 830	44	444	579	3442	13

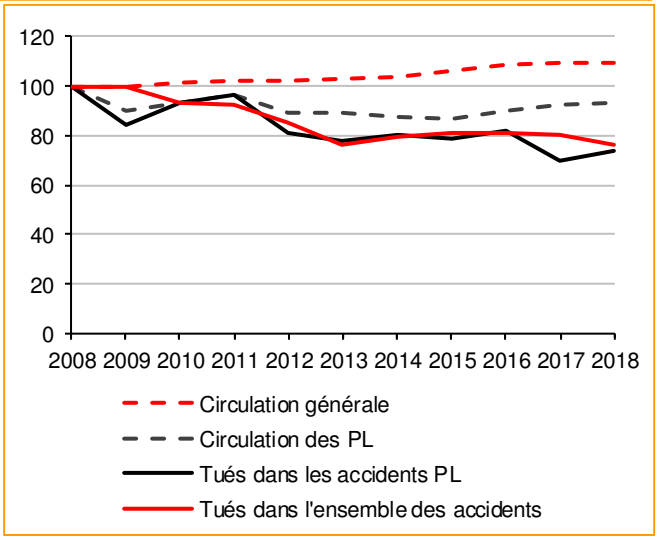
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un poids lourd entre…**

2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
+ 6,2 %	- 2,8 %	- 6,3 %

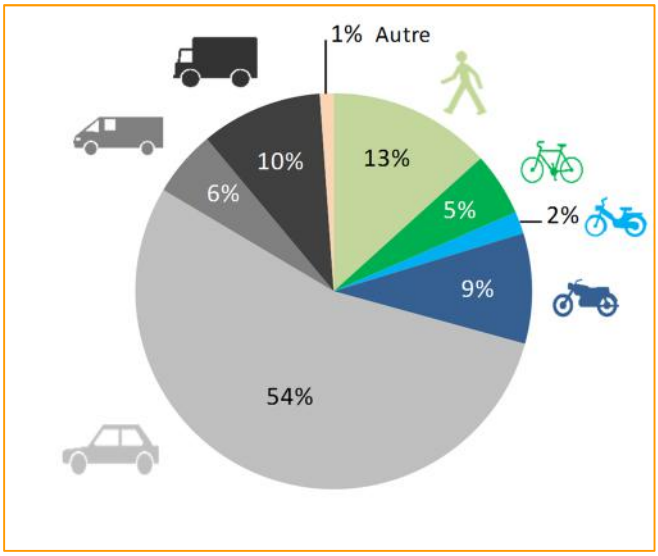
* Dans les accidents de PL : nombre de personnes tuées pour 100 blessés.

** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de personnes tuées dans les accidents de PL a diminué en moyenne de - 2,8 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées dans les accidents avec poids lourds, comparaison avec le trafic – base 100 en 2008.



Répartition des personnes tuées dans les accidents de poids lourds selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres
Tués	59	23	8	40	241	24	44	0	5
Blessés	154	96	74	272	1 850	275	579	99	43

En 2018, 444 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un poids lourd (14 % de la mortalité routière) parmi lesquelles 400 personnes qui n'étaient pas usagers de PL. La mortalité dans les accidents impliquant un PL a augmenté de + 6,2 % entre 2017 et 2018.

Entre 2000 et 2010, le nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un PL a été divisé par deux. Depuis 2010, on constate une baisse plus faible (- 2,8 % par an), équivalente à celle des accidents sans PL (- 2,5 % par an).

La gravité

Les accidents impliquant un PL sont **particulièrement graves** : ils sont mortels dans 14 % des cas contre 5 % pour les accidents sans PL.

Exposition au risque

Les PL représentent 3,2 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, et 4,7 % des kilomètres parcourus en France[1].

Les PL étrangers sont sous-impliqués dans les accidents mortels : sur la période 2014-2018, ils réalisent 36 % des parcours PL en France, mais en 2018 ils ne constituent que 17 % des PL impliqués dans les accidents mortels dont l'immatriculation est enregistrée dans le BAAC. Ceci s'explique notamment par le fait que les PL étrangers circulent proportionnellement plus sur le réseau autoroutier que les PL français. Les PL étrangers impliqués dans un accident mortel le sont pour 34 % sur autoroute (16 % pour les PL français) et 58 % sur les routes hors agglomération (60% pour les PL français).

Usagers impliqués

400 personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers de PL. Parmi ceux-ci :

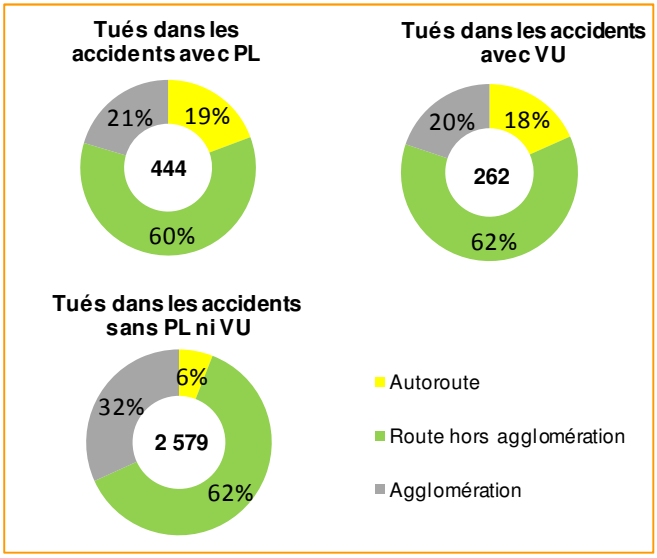
- la part d'automobilistes tués (60 %) est plus élevée que dans les accidents sans PL (50 %) ;
- les parts de piétons (15 %) et de cyclistes (6 %) sont similaires dans les accidents avec ou sans PL ;
- la part de motards (10 %) pour les accidents avec PL est plus faible (21 % des accidents sans PL).

Parmi les conducteurs ou passagers de PL tués ou blessés, 86 % ont entre 25 et 64 ans. Cette part est de 71 % chez les usagers de véhicules utilitaires et de 57 % chez les automobilistes. Ces chiffres peuvent s'expliquer par un passage du permis E plus tardif que celui du permis B utilisé pour la conduite des VT et des VU.

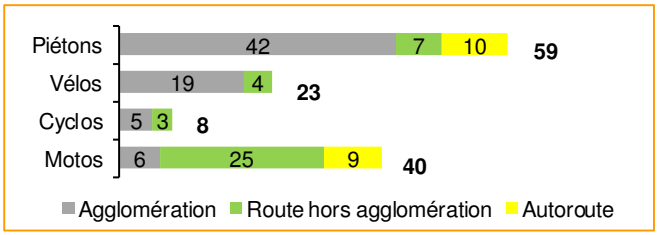
Les conducteurs de PL sont présumés responsables dans 29 % des accidents mortels les impliquant, soit beaucoup moins souvent que les autres conducteurs (63 % pour les automobilistes, 59 % pour les motocyclistes et 56 % pour les conducteurs de VU).

[1] *Les comptes des transports en 2018*, CGDD/SDES, 2019.

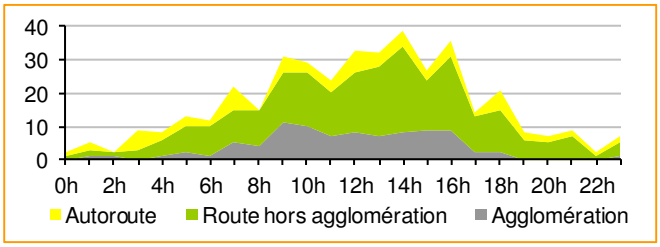
Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ou un VU selon le milieu routier



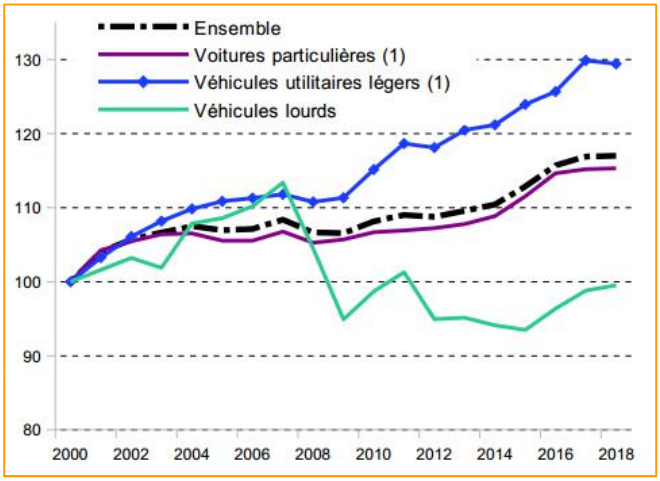
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de poids lourds selon le milieu routier



Nombre d'accidents mortels impliquant un PL selon l'heure et le milieu



Evolution de la circulation routière par type de véhicule, base 100 en 1990



(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, bilan de la circulation, CTN 2018.

Selon le milieu routier

Les accidents mortels impliquant un PL ou un VU interviennent le plus souvent sur **une route hors agglomération** (respectivement 60 % et 62 % des tués), comme les accidents sans PL ni VU. La part sur autoroutes est égale à celle en agglomération alors qu'elle est beaucoup plus faible pour les accidents sans PL ni VU.

Les **piétons et cyclistes** tués dans un accident impliquant un PL le sont majoritairement **en agglomération** (respectivement 42 sur 59 et 19 sur 23). A contrario, la mortalité des motocyclistes a lieu moins souvent en agglomération (6 cas sur 40).

Selon la catégorie de PL

Parmi les différents types de PL impliqués dans les accidents mortels, trois sont majoritaires :
- les poids lourds avec remorque (159) ;
- les tracteurs routiers avec semi-remorque (138) ;
- les poids lourds de plus de 7,5 tonnes sans remorque (110).

Victimes usagers de poids lourds

Sur les 44 usagers de PL tués en 2018 :
- 37 sont conducteurs et 7 passagers ;
- 21 le sont dans des accidents sans tiers ;
- 22 le sont sur route hors agglomération, 21 sur autoroute et 1 en agglomération.

Entre 2013 et 2017[1], parmi les 218 usagers de PL tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC, 62 ne portaient pas la ceinture, soit 28 %, contre 21 % pour les automobilistes tués.

Alcool et stupéfiants

Les chauffeurs de PL impliqués dans un accident mortel **sont moins souvent alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants** que les automobilistes :
- 1 % des conducteurs de PL dont l'alcoolémie est connue ont un taux supérieur à 0,5 g/l (contre 20 % pour les conducteurs de VT) ;
- 4 % des conducteurs de PL dont le résultat du test de dépistage des stupéfiants est connu sont positifs (contre 13 % pour les conducteurs de VT).

Scénarios types[2]

Hors agglomération, un véhicule léger perd le contrôle et vient heurter de face un poids lourd sur la voie opposée. Le conducteur du poids lourd ne tente pas de manœuvre d'évitement. Les occupants du véhicule léger sont tués par le choc.

En agglomération, le poids lourd heurte un usager vulnérable, le conducteur ne l'a souvent pas perçu, ou trop tard du fait de l'angle mort et de sa position de conduite haute.

[1] Données 2018 non disponibles.
[2] *Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004*, BEATT, avril 2007.

Les accidents impliquant un autocar

Plus de la moitié des personnes tuées ou blessées sont des occupants de l'autocar.

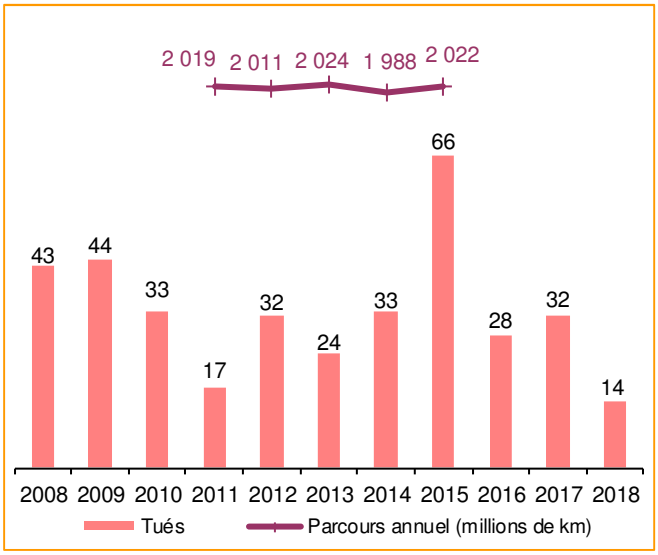
Accidents impliquant un autocar	Tués dans les accidents impliquant un autocar	Blessés dans les accidents impliquant un autocar	T/100 Blessés*
171	14	332	4

Évolution annuelle moyenne du nombre de tués et de blessés impliquant un autocar entre…**

2017 et 2018	2010 et 2018
- 17,6 %	- 2,2 %

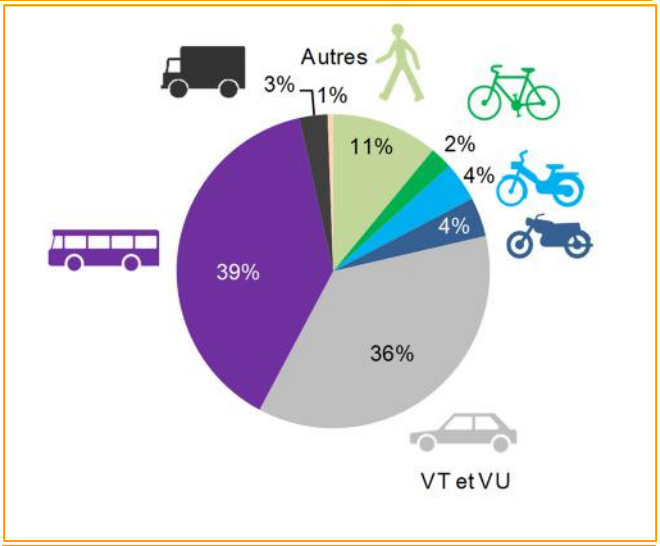
* Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un autocar pour 100 blessés.
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre d'usagers tués ou blessés dans un accident impliquant un autocar a diminué en moyenne de - 2,2 % par an.

Evolution du nombre de personnes tuées dans les accidents d'autocar et de la distance annuelle parcourue par les autocars en France (en millions de km)



Sources : Fichier BAAC et CGDD-SOeS

Répartition des personnes tuées dans un accident d'autocar selon le mode de déplacement de 2014 à 2018



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT et VU	Autocar	PL	Autres
Tués	19	4	7	7	63	67	5	1

En 2018, 171 accidents corporels ont impliqué un autocar[1], soit 0,3 % des accidents corporels. 14 personnes ont été tuées : 7 automobilistes, 4 usagers vulnérables et 3 occupants d'autocars.

332 personnes ont été blessées : 174 occupants d'autocars (- 43 blessés par rapport à 2017 qui comprenait les accidents de Millas et de Saône-et-Loire), 61 usagers vulnérables, 83 automobilistes et 14 occupants d'un autre type de véhicule.

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents corporels est en baisse de - 20 %. Le nombre de tués ou blessés a diminué de -16 % (soit - 2,2 % par an sur la période 2010-2018).

Selon le milieu, le mois, le jour de la semaine

47 % des accidents corporels d'autocar ont eu lieu en agglomération, ils ont provoqué 14 % des tués. Parmi les 12 accidents mortels de 2018, 9 ont eu lieu hors agglomération et 1 sur autoroute.

La répartition mensuelle est fluctuante autour d'une moyenne de 14 accidents par mois, avec un pic de 25 accidents en juin et un creux de 8 accidents en juillet. 88 % des accidents d'autocar se sont produits du lundi au vendredi, contre 74 % pour l'ensemble des accidents.

Selon le type de collision

Parmi les 171 accidents d'autocar :

- **131 accidents (87 %), dont 10 mortels, impliquent au moins un autre véhicule** (sans piéton) ; le véhicule tiers est un véhicule de tourisme ou utilitaire dans 66 % des cas, un deux-roues motorisé dans 20 % des cas et un vélo dans 12 % ;
- **22 accidents (13 %) impliquent un piéton** ; parmi eux, 19 ont eu lieu en agglomération ;
- **18 autocars ont eu un accident seul**, soit 10 % des cas d'accidents.

Les usagers impliqués

61 % des personnes tuées sur la période 2014-2018, lors d'un accident impliquant un autocar, sont extérieures à ce véhicule. Parmi ces 106 tués :

- 61 sont des usagers de véhicules de tourisme ;
- 14 sont des usagers de deux-roues motorisés ;
- 19 sont des piétons ;
- 4 sont des cyclistes.

Si certains accidents sont spectaculaires, l'autocar reste un mode de transport très sûr. Depuis le 01/01/2015, les autocars doivent être équipés de ceintures de sécurité homologuées et le port de la ceinture est obligatoire.

[1] Véhicule affecté au transport de personnes sur de longues distances et permettant le transport des occupants du véhicule principalement ou exclusivement en places assises.

Les accidents impliquant un autobus

Parmi les personnes tuées ou blessées dans les accidents impliquant un autobus, 2 sur 10 sont des piétons et 4 sur 10 sont conducteurs ou passagers du bus.

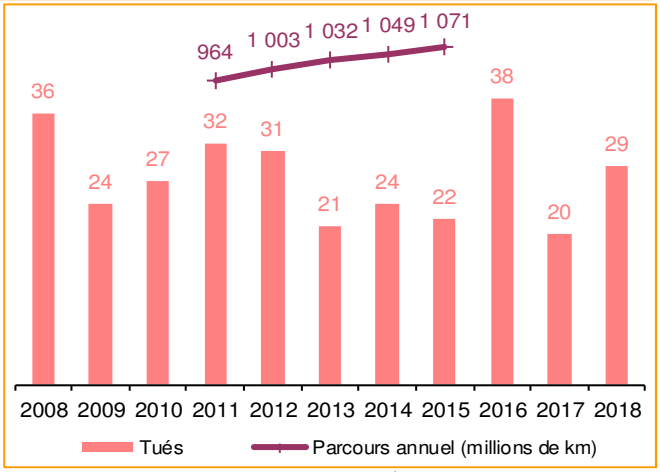
Accidents impliquant un autobus	Tués dans un accident impliquant un autobus	Blessés dans un accident impliquant un autobus	T/100 Blessés*
633	29	1 026	3

Évolution annuelle moyenne du nombre de tués et de blessés dans un accident impliquant un autobus entre…**

2017 et 2018	2010 et 2018
- 4,7 %	- 1,5 %

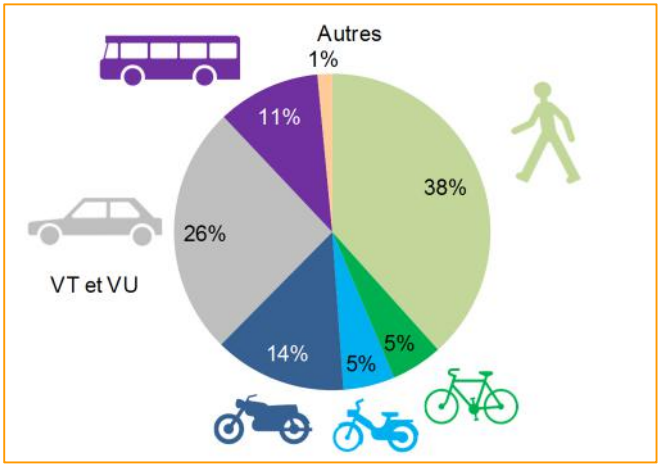
*Nombre de tués dans les accidents impliquant un autobus pour 100 blessés.
**Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre d'usagers tués ou blessés dans un accident impliquant un autobus a diminué en moyenne de - 1,5 % par an.

Evolution du nombre de tués dans les accidents d'autobus et de la distance annuelle parcourue par les bus en France (en millions de km)



Sources : fichier BAAC et SOeS – CGDD[1]

Répartition des tués dans les accidents d'autobus selon le mode de déplacement entre 2014 et 2018



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT et VU	Bus	Autres
Tués	51	7	7	18	34	14	2

En 2018, 633 accidents corporels ont impliqué un autobus[2], soit 1,1 % des accidents corporels. 29 personnes ont été tuées et 1 026 personnes ont été blessées dans ces accidents.

En 2018, le nombre de victimes (personnes tuées et blessées) a connu une baisse de - 4,7 % par rapport à 2017. Depuis 2010, le nombre de victimes a diminué de - 12 % alors que la distance parcourue annuellement par les autobus a progressé de + 11 % entre 2011 et 2015.

Selon le milieu, le mois, l'heure

Les accidents corporels impliquant les autobus se produisent à 91 % en agglomération (98 % pour les accidents impliquant un bus et un piéton) et à 74 % de jour, ce qui est cohérent avec l'offre de desserte de ce mode de transport.

Octobre concentre le plus grand nombre d'accidents (70), août en présente le moins (34).

Les heures de pointe du trafic concentrent le plus d'accidents de bus.

Selon le type de collision

En 2018, parmi les 1 055 personnes victimes dans les accidents d'autobus, 45 % sont usagers de l'autobus, 18 % sont piétons, 23 % automobilistes ou occupants de véhicules utilitaires, 8 % usagers de deux-roues motorisés et 4 % cyclistes.

En agglomération, les piétons sont particulièrement représentés : dans les accidents impliquant un autobus, 37 % des victimes hors du bus sont des piétons alors que les piétons ne représentent que 24 % des victimes pour l'ensemble des accidents en agglomération. Les motocyclistes sont, quant à eux, 11 % alors qu'ils représentent 24 % des victimes d'accidents en agglomération.

La parité homme-femme est observée pour les piétons victimes dans un accident avec un autobus en agglomération (53 % d'hommes et 47 % de femmes), comme pour les piétons victimes dans l'ensemble des accidents en agglomération (48 % contre 52 %).

Les piétons victimes dans un accident avec un autobus sont heurtés sur le trottoir en agglomération dans 15 % des cas alors qu'ils se déplacent dans le même sens que l'autobus dans 9 % des cas. Ces pourcentages sont respectivement de 7 % et 5 % pour l'ensemble des accidents en agglomération.

Une étude montre que pour les piétons, le scénario d'accident lié à la précipitation pour prendre le transport en commun[3] est récurrent.

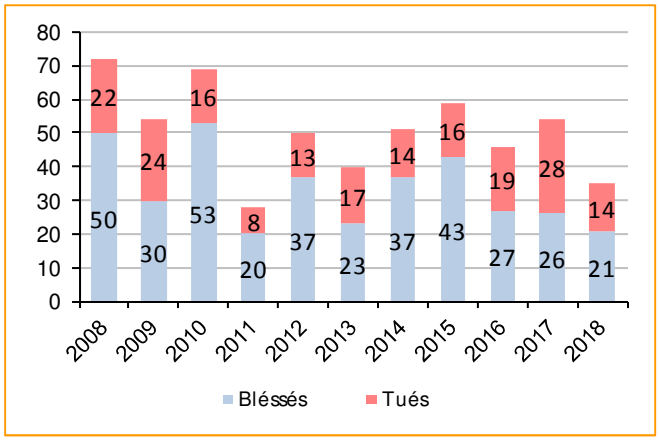
[1] Site internet du CGDD/SOeS, page « le transport collectif routier de voyageurs ».
[2] Véhicules de transport en commun, urbains ou interurbains, conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération. Ils ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout.
[3] *Etude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs. Phase 2 : Approfondissement de sécurité, rapport d'étude,* Cerema, juillet 2016.

Les accidents impliquant un train

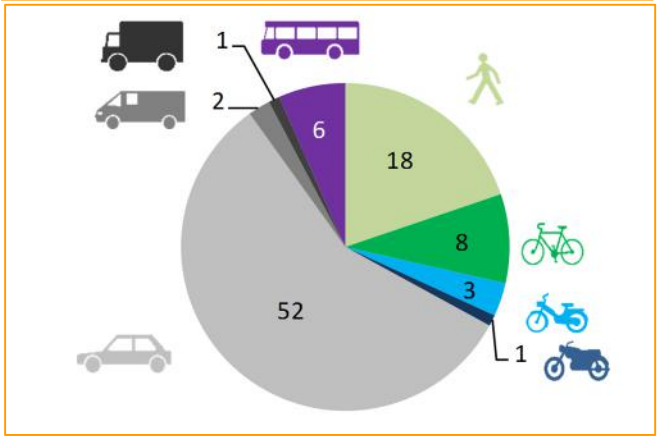
La moitié des accidents impliquant un train sont mortels.

Accidents impliquant un train	Tués dans un accident avec un train	Blessés dans un accident avec un train
27	14	21

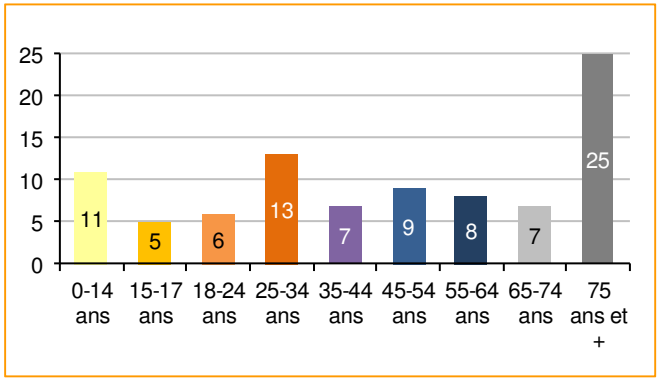
Evolution du nombre de personnes tuées et blessées dans un accident avec un train



Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2014 et 2018 selon le mode de déplacement



Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2014 et 2018 selon l'âge



En 2018, 27 accidents impliquant un train ont été recensés dans le fichier BAAC. Ils sont particulièrement graves puisque parmi eux, 14 ont été mortels (soit la moitié, contre 5 % pour l'ensemble des accidents).

En 2018, 14 personnes ont été tuées et 21 ont été blessées dans les accidents impliquant un train.

Les automobilistes sont les victimes les plus fréquentes : 11 personnes tuées (9 conducteurs et 2 passagers) et 15 blessées (9 conducteurs, 6 passagers). Les autres modes sont minoritaires :
- 2 piétons tués ;
- 1 conducteur de véhicule utilitaire tué et 1 blessé ;
- 2 conducteurs de poids lourd blessés ;
- 1 cyclomotoriste blessé ;
- 2 usagers de train blessés.

Entre 2014 et 2018, 91 personnes ont été tuées dans les accidents impliquant un train : plus de la moitié sont automobilistes et un tiers sont des usagers vulnérables (18 piétons, 8 cyclistes et 4 usagers de deux-roues motorisés). 6 enfants âgés entre 11 et 13 ans sont décédés en transport scolaire (Millas, 2017).

Les 75 ans et plus sont fortement représentés :
- parmi les 91 personnes tuées de 2014 à 2018, 25 avaient 75 ans ou plus (soit 27 %, contre 16 % pour l'ensemble des tués).
- parmi les 40 automobilistes conducteurs tués, 15 avaient 75 ans ou plus (soit 38 %, contre 16 % pour l'ensemble des conducteurs automobilistes tués).

Les accidents sur passage à niveau n'impliquant pas de train

En 2018, 7 accidents se sont produits sur un passage à niveau (PN) sans impliquer un train. On ne recense aucune personne tuée mais 8 personnes blessées dans ces accidents : 1 homme cycliste de 68 ans, 2 cyclomotoristes (1 femme de 33 ans et 1 homme de 15 ans), 4 motards hommes (âgés de 34 à 43 ans), 1 conductrice automobiliste de 50 ans.

Les passages à niveau en France[1]

Parmi les 15 000 passages à niveau en France (voie ferrée et voie routière se croisent à niveau), 60 % sont équipés de dispositifs automatiques (feux ou barrières). 0,4 % sont sur RN, 31,4 % sur RD et 68,2 % sur voies communales. Au 7 novembre 2018, 155 PN étaient encore inscrits au programme national de sécurisation (contre 437 en 1997) et sont en cours d'études pour prioriser les travaux. Selon un rapport parlementaire, sur 2016-2018, 11 % des accidents se sont produits sur l'un de ces PN.

De nombreux accidents propres au ferroviaire ne sont pas recensés dans le fichier BAAC (cas des suicides ou des victimes en gare).

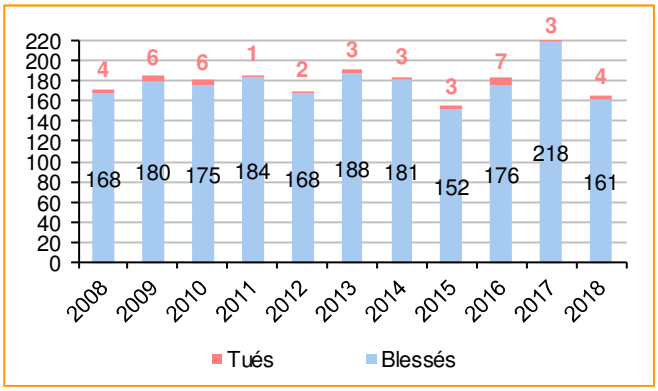
[1] www.securite-passageaniveau.fr
www.ecologique-solidaire.gouv.fr/passages-niveau

Les accidents impliquant un tramway

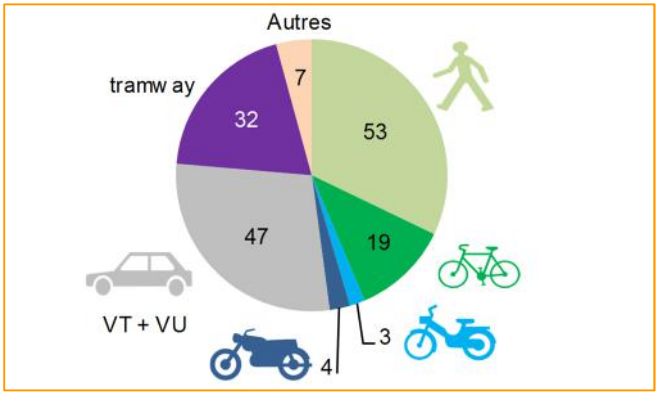
La moitié des victimes (tuées ou blessées) sont des piétons ou des cyclistes.

Accidents impliquant un tramway	Tués dans un accident avec un tramway	Blessés dans un accident avec un tramway
127	4	161

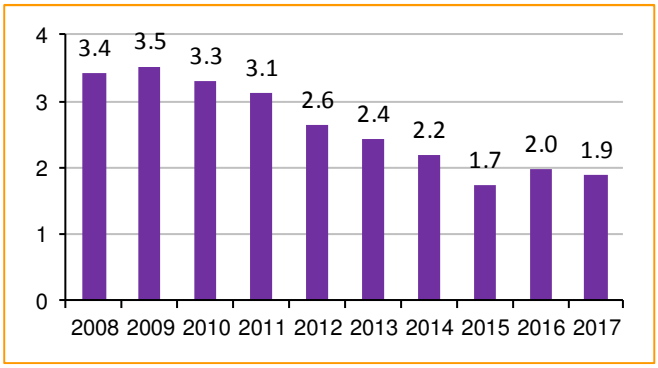
Evolution du nombre de personnes tuées et blessées dans un accident avec un tramway



Nombre de victimes (tuées et blessées) dans un accident de tramway selon le mode de déplacement



Évolution du nombre d'accidents impliquant un tramway par million de kilomètres parcourus



Source : données STRMTG et BAAC

Les chiffres du fichier BAAC diffèrent de ceux de la base gérée par le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), renseignée à partir des déclarations des exploitants. Cette dernière contient tous les événements liés au tramway : collisions avec tiers, accidents de voyageurs dont chutes lors de freinage d'urgence, etc.

En 2018, 127 accidents impliquant un tramway sont recensés dans le fichier BAAC. **Les 4 personnes tuées dans un accident avec un tramway sont des piétons** (3 femmes âgées de 60 ans, 63 ans et 84 ans et un homme âgé de 88 ans).

Le nombre de blessés, après un pic élevé en 2017, est similaire à celui des années précédentes. Compte tenu du développement du réseau de tramway depuis plus de 10 ans, le nombre **d'accidents impliquant un tramway rapporté aux kilomètres parcourus a baissé** de - 45 % entre 2008 et 2017. On compte 74 lignes de tramway (42 en 2008) dans 28 agglomérations (19 en 2008).

Selon le mode déplacement

Parmi les 165 victimes des accidents de tramway, 53 sont des piétons (dont 4 piétons décédés), 44 automobilistes et 19 cyclistes.

Parmi les 49 **piétons blessés** dans les accidents impliquant un tramway, 7 sur 10 ont entre 18 et 64 ans, alors que cette tranche d'âge concerne la moitié des piétons blessés en agglomération (hors accident de tramway).

34 piétons blessés dans un accident avec un tramway **sont des hommes** (soit 7 sur 10 contre 47 % des piétons blessés en ville sans tramway).

8 des 19 cyclistes blessés sont âgés de 18 à 34 ans.

L'influence des aménagements de tramway sur la sécurité

Le principal scénario[1] d'accident de piéton en conflit direct avec un tramway **concerne des piétons traversant l'ensemble de la rue, heurtés sur la première voie de tramway rencontrée.**

En conflit indirect, le scénario principal concerne des piétons se précipitant pour accéder ou descendre du transport collectif et se faisant heurter par un véhicule routier sur les voies adjacentes.

Les trois principales influences[2] des espaces publics réaménagés pour le tramway sur les accidents sont :

- la continuité des voies réservées pouvant générer d'une part, un effet de coupure du tissu urbain et d'autre part, un problème de perception dans les petites intersections avec le tramway ;
- la complication des espaces publics réaménagés pouvant engendrer une mauvaise compréhension des lieux ou une mauvaise prise d'information ;
- la faible différenciation entre les espaces parcourus par le tramway et les espaces destinés aux piétons ou aux cyclistes influant sur la sécurité de ces derniers.

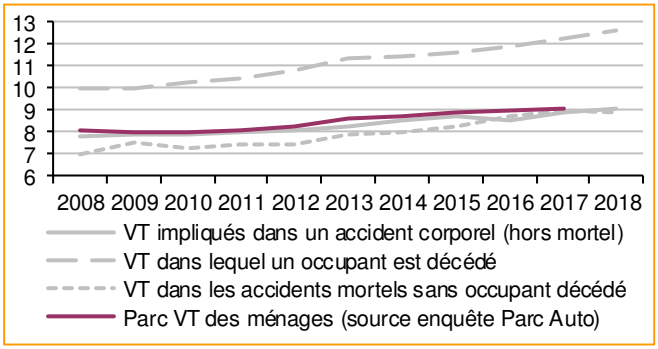
[1] *Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2),* Cerema, 2016.
[2] Maître, E., *Le tramway dans l'espace public : entre complication des espaces et complexité des processus de conception*, Thèse de Doctorat en aménagement de l'espace, urbanisme, Aix-Marseille Université, 2017.

Les accidents selon les caractéristiques des véhicules

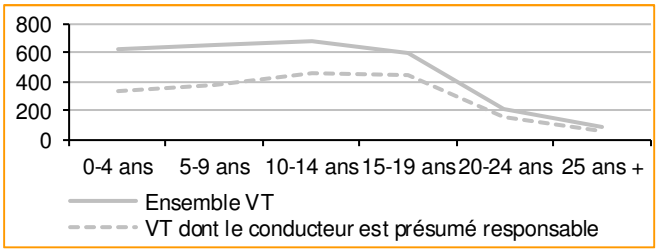
L'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme impliqués dans un accident mortel atteint en 2018[2] 10,8 ans. Il est de 12,6 ans pour les VT dans lesquels un usager est décédé. Les 18-24 ans ont des VT plus anciens et moins puissants.

Sur 5 ans, la cylindrée moyenne des motos accidentées est de 565 cm³, contre 740 cm³ pour les motos sur lesquelles un usager est décédé. Or, la moyenne du parc est de 381 cm³.

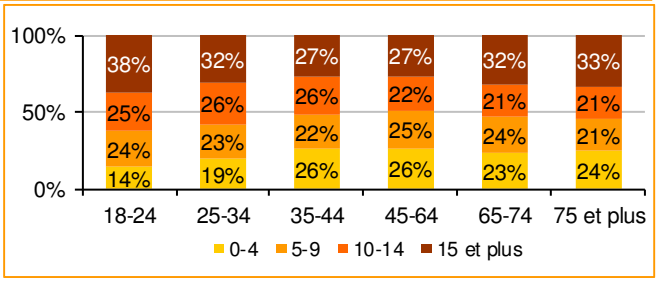
Evolution de l'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme (VT) depuis 2008



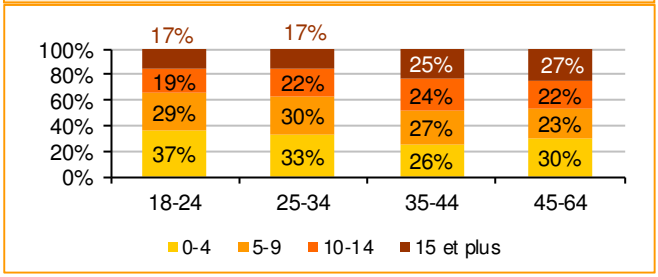
Nombre de VT impliqués dans un accident mortel en 2018 en fonction de leur ancienneté



Répartition des VT impliqués dans un accident mortel en 2018 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



Répartition des motocyclettes impliquées dans un accident mortel entre 2014 et 2018 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



Parc automobile et 2RM des ménages[1]

L'ancienneté moyenne du parc automobile des ménages en France métropolitaine se stabilise à 9 ans en 2017. Les véhicules de tourisme (VT) de 8 ans et plus constituent 49 % du parc, ceux de 10 ans et plus 38 %, et ceux de 14 ans et plus 20 %.

L'ancienneté moyenne du parc 2RM des ménages augmente en 2017 et atteint 12,8 ans.

Age des véhicules de tourisme (VT) impliqués dans un accident mortel[2]

2 870 VT ont été impliqués en 2018 dans un accident mortel, dont 1 483 dans lesquels une personne est décédée. 1 816 VT ont un conducteur présumé responsable de l'accident mortel.

Dans les accidents mortels, l'ancienneté moyenne des VT impliqués augmente à l'instar du parc, elle est de 10,8 ans en 2018 contre 8,9 en 2010. En 2018, l'ancienneté moyenne des VT avec un occupant tué s'élève à 12,6 ans alors qu'elle n'est que de 8,9 ans lorsqu'aucun occupant du VT n'est tué. L'ancienneté moyenne des VT avec un conducteur présumé responsable est de 11,5 ans.

22 % des VT impliqués dans un accident mortel ont moins de 5 ans, contre 32 % dans le parc. Les seniors et les jeunes ont des véhicules plus anciens : 33 % des conducteurs de 75 ans et plus et 38 % des conducteurs de 18-24 ans ont un VT de 15 ans ou plus. Seuls 14 % des conducteurs de 18-24 ans ont un VT de moins de 5 ans.

La moitié des conducteurs de VT de moins de 5 ans a entre 35 et 64 ans. 39 % des VT de 25 ans et plus sont conduits par une personne de 65 ans et plus.

55 % des VT de moins de 10 ans ont un conducteur présumé responsable, c'est 71 % des VT de plus de 25 ans.

Age des 2RM impliqués dans un accident mortel entre 2014 et 2018

3 367 2RM ont été impliqués dans les accidents mortels (287 cyclomoteurs et 3 080 motocyclettes). L'ancienneté moyenne de l'ensemble des cyclomoteurs impliqués est de 5,6 ans et l'ancienneté des motocyclettes est de 8,9 ans. 21 % des motocyclettes impliquées dans un accident mortel ont 15 ans ou plus.

Parmi les 3 080 motocyclettes, 1 746 ont un conducteur présumé responsable de l'accident. L'ancienneté de ces motocyclettes est en moyenne de 9,2 ans.

Les motocyclettes impliquées dans un accident mortel et conduites par des jeunes de 18-24 ans sont plus récentes : 37 % ont moins de 5 ans. 40 % des motocyclettes de 15 ans ou plus étaient conduites par des personnes de 45-64 ans.

[1] Enquête Parc auto, TNS SOFRES, 2018.
[2] Suite à un changement du logiciel de la police nationale, les données 2015 à 2018 ont été redressées pour être exploitables.

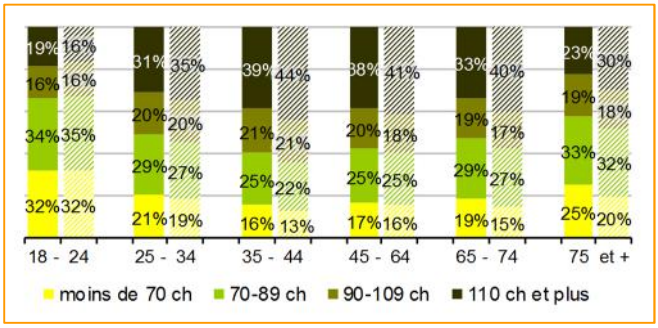
Code National d'Identification du Type

Le fichier national des accidents corporels de la circulation comprend un champ sur le CNIT du véhicule. Ce champ n'est pas toujours renseigné. Ce code est disponible sur la carte grise du véhicule.

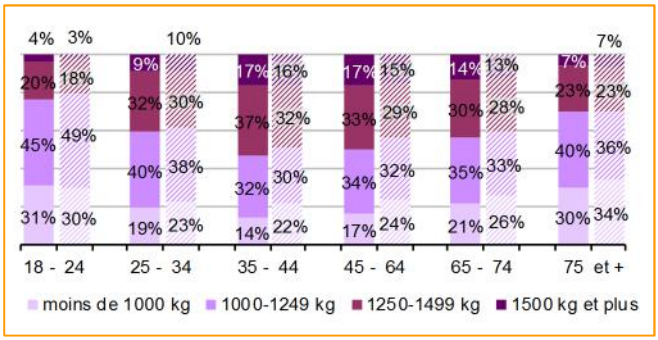
Le CNIT permet de connaître un certain nombre d'informations sur les véhicules (marque, modèle, puissance, masse, cylindrée…).

Les graphes ci-dessous comparent les caractéristiques des véhicules entre véhicules accidentés (couleurs pleines) et véhicules dans le parc national[1] (hachuré). Dans les données issues du parc, on considère l'âge du titulaire du certificat d'immatriculation quand ce dernier est renseigné.

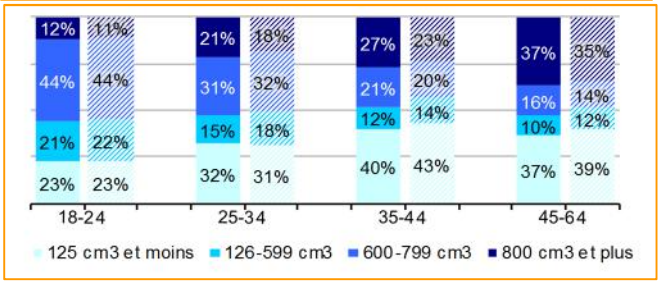
Puissance des VT accidentés (2014-2018) vs dans le parc (hachuré) selon l'âge des conducteurs



Masse des VT accidentés (2014-2018) vs dans le parc (hachuré) selon l'âge des conducteurs



Cylindrée des motocyclettes accidentées (2014-2018) vs dans le parc (hachuré) selon l'âge des conducteurs



Caractéristiques des VT accidentés entre 2014 et 2018[1]

54 % des 306 882 VT impliqués dans un accident corporel entre 2013 et 2017 ont un CNIT renseigné dans le BAAC (48 % des VT dans lequel une personne est décédée). Ces VT appartiennent à 83 marques différentes.

La puissance moyenne des VT impliqués dans un accident de la route est de 102 ch. Elle est sensiblement équivalente à celle du parc national (108 ch).

Dans les accidents corporels, les 18-24 ans conduisent des VT de 91 ch en moyenne alors que la puissance moyenne des VT conduits par les 35-64 ans est de 107 ch. 66 % des jeunes de 18-24 ans conduisent un véhicule de moins de 90 ch contre 40 % des 35-44 ans.

Les conducteurs novices impliqués dans les accidents corporels conduisent des VT d'une puissance moyenne de 96 ch. 41 % d'entre eux ont un VT d'une puissance supérieure à 90 ch.

La masse moyenne des VT accidentés est de 1 214 kg, celle des VT dans lequel une personne est décédée est à peine plus légère (1 187 kg). La masse moyenne des VT dans le parc national est de 1 208 kg. Les jeunes conduisent des véhicules de 1 121 kg en moyenne. Les 45-64 ans conduisent de plus gros modèles (1 262 kg en moyenne) dans les accidents corporels. 76 % des jeunes de 18 à 24 ans et 70 % des personnes de 75 ans et plus conduisent des VT de moins de 1 250 kg, contre 47 % des 35-44 ans.

Caractéristiques des motocyclettes entre 2014 et 2018

Sur 5 ans, 42 % des 71 019 motocyclettes impliquées dans un accident corporel ont un CNIT renseigné dans le BAAC (40 % des motocyclettes sur lesquelles une personne est décédée).

La cylindrée moyenne des motocyclettes accidentées entre 2014 et 2018 est de 565 cm^3, celle des motocyclettes sur lesquelles un usager est décédé est de 740 cm^3. La cylindrée moyenne des motocyclettes du parc national[1] est de 381 cm^3. La cylindrée des motocyclettes dont le conducteur est présumé responsable de l'accident corporel est peu différente (588 cm^3 en moyenne pour les motocyclettes accidentées).

Dans les accidents, les jeunes de 18-24 ans ont fréquemment une motocyclette de cylindrée intermédiaire (65 % entre 126 et 799 cm^3) alors que les motocyclettes des 45-64 ans présentent une répartition plus contrastée, avec à la fois une forte proportion de faibles et de grosses cylindrées (37 % de 125 cm^3 et moins et 37 % de 800 cm^3 et plus), la catégorie intermédiaire étant nettement moins représentée (27 % entre 126 et 799 cm^3).

[1] *Les données sur le parc national viennent du Système d'immatriculation des véhicules, géré par l'Agence nationale des titres sécurisés au 4 février 2019.*

Les accidents impliquant un véhicule étranger

La moitié des véhicules étrangers impliqués dans un accident mortel sont des poids lourds.

Accidents avec un véh étranger	Tués dans un acc avec véh étranger	Tués dans le véh étranger	Blessés dans acc avec un véh étranger	T/100 Blessés*
1 283	116	34	1 753	7

Évolution annuelle moyenne du nombre de tués dans un accident impliquant un véhicule étranger entre…**

2016 et 2018	2010 et 2018
- 20,8 %	- 7,5 %

* Nombre d'impliqués tués dans les accidents avec un véhicule étranger pour 100 blessés.
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de tués dans les accidents impliquant un véhicule étranger a diminué en moyenne de - 7,5 % par an.

Immatriculations des véhicules étrangers impliqués dans un accident corporel

	2018						2012-2016 (par an)
	VT	PL+TC	VU	Moto	Autres	Total	
Espagne	79	134	12	18	3	246	216
Pologne	30	85	36	6	2	159	115
Suisse	83	6	12	34	1	136	98
Royaume-Uni	94	7	8	22	1	132	116
Roumanie	28	69	11	0	0	108	32
Pays-Bas	51	23	6	8	2	90	95
Allemagne	47	9	7	21	1	85	217
Belgique	43	10	3	8	1	65	220
Bulgarie	22	33	4	1	1	61	47
Lituanie	2	38	0	1	2	43	25
Italie	17	5	0	16	0	38	124
Portugal	13	15	4	2	1	35	124
Luxembourg	9	2	2	3	13***	29	82
Rép Tchèque	7	13	1	0	0	21	11
Monaco	9	1	2	4	1	17	28
Slovaquie	0	7	3	0	0	10	8
Lettonie	2	4	0	1	0	7	5
Ukraine	3	4	0	0	0	7	0
Biélorussie	0	6	0	0	0	6	2
Russie	2	4	0	0	0	6	12
Autres pays*	25	10	1	3	0	39	107
Total	**566**	**485****	**112**	**148**	**29**	**1 340**	**1 686**

* Autres pays comprend 17 pays différents.
** Répartition : 473 PL et 12 TC.
*** 13 cyclomoteurs.

L'immatriculation n'est pas systématiquement renseignée dans le fichier BAAC : en 2018, elle est présente pour 86 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, soit 75 000 véhicules.

116 personnes ont été tuées en 2018 dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger[1], soit 4 % de la mortalité. Les véhicules étrangers représentent 6,7 % du trafic général en France[2] : 4,9 % pour les véhicules particuliers et utilitaires étrangers (contre 87,5 % de français) et 1,8 % pour les poids lourds étrangers (contre 3,5 % de français). Parmi les 116 décès, 29 % (34 personnes) étaient des conducteurs ou passagers du véhicule étranger.

Le nombre de personnes tuées dans les accidents avec un véhicule étranger a connu, depuis 2010, une baisse deux fois plus forte que l'ensemble des tués.

Les accidents impliquant un véhicule étranger sont plus souvent mortels (8 % des cas) que l'ensemble (5 % des cas). Cela s'explique par la part élevée de poids lourds dans ces accidents.

Selon le pays d'origine

En 2018, la moitié des véhicules étrangers impliqués sont immatriculés dans quatre pays :

- **l'Espagne,** avec une forte proportion de poids lourds ; un quart des **poids lourds** étrangers impliqués dans un accident y sont immatriculés ;
- **la Pologne** : parmi les **véhicules utilitaires** étrangers impliqués dans un accident, un tiers y sont immatriculés ;
- **la Suisse et le Royaume-Uni** qui sont les immatriculations les plus présentes pour les voitures de tourisme et les motos.

Les véhicules immatriculés en Belgique, en Allemagne, en Italie et au Portugal sont nettement moins impliqués en 2018 que la moyenne annuelle sur la période 2012-2016 (deux à quatre fois moins). A l'opposé, le nombre de véhicules immatriculés en Roumanie et impliqués dans les accidents a quadruplé.

Selon le type de véhicules

La part de poids lourds parmi les 1 340 véhicules étrangers impliqués est de 35 %. Elle est nettement plus élevée que parmi les véhicules français (3 %). En revanche, la part de voitures de tourisme étrangères impliquées est plus faible : 42 % contre 66 % pour les véhicules français.

Parmi les 117 véhicules étrangers impliqués **dans un accident mortel, la moitié (59) est un poids lourd**.

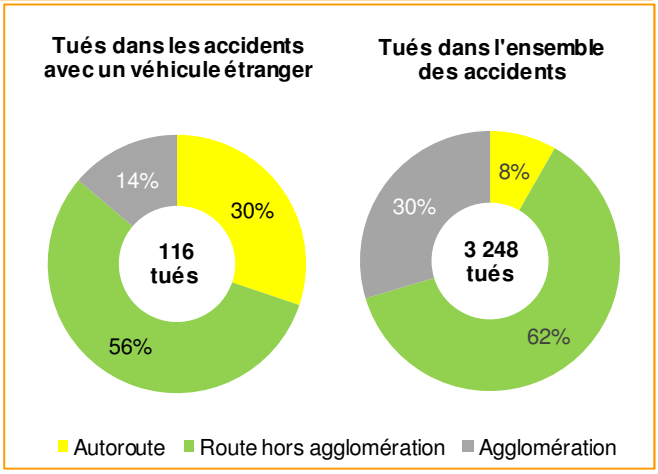
Selon le département de l'accident

Les 23 départements frontaliers ont totalisé 28 % des accidents impliquant un véhicule étranger et 34 % de la mortalité correspondante (40 personnes tuées).

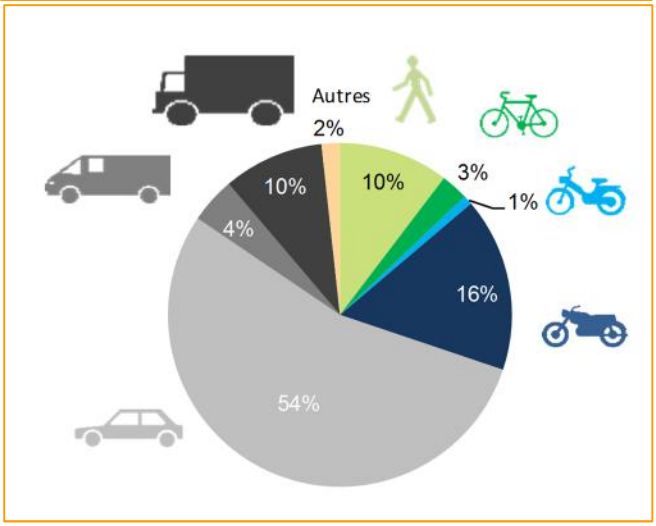
Le tiers des véhicules étrangers impliqués dans un accident le sont en Île-de-France ; ces accidents sont peu souvent mortels (9 tués).

[1] Dans la suite du texte, le terme « véhicule étranger » désigne un véhicule immatriculé à l'étranger, et « véhicule français » un véhicule immatriculé en France.
[2] *Les comptes des transports en 2018*, CGDD/SDES, 2019.

Répartition des tués selon le milieu routier dans les accidents impliquant un véhicule étranger et dans l'ensemble des accidents

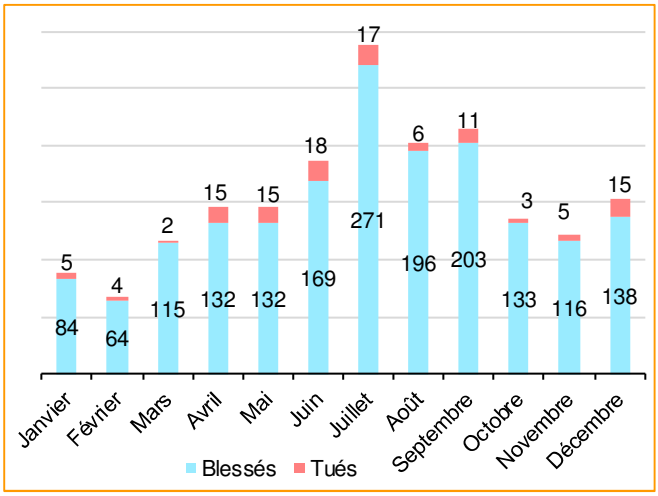


Répartition des personnes tuées dans un accident avec un véhicule étranger selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	12	3	1	19	63	5	11	2	116
Blessés	51	35	65	314	1028	131	101	28	1753

Nombre de personnes tuées et blessées dans les accidents avec un véhicule étranger selon le mois



Selon le milieu routier

Les accidents avec un véhicule **étranger ont plus souvent lieu sur autoroute** (32 %) que l'ensemble des accidents (8 %).

En contrepartie, la part d'accidents en agglomération est deux fois plus faible pour les accidents avec un véhicule étranger (36 %) que pour l'ensemble des accidents (62 %).

Selon le mode de déplacement

54 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule étranger sont des automobilistes, ce qui est proche de l'ensemble des accidents (50 %). Alors que les conducteurs et passagers de poids lourds représentent 1 % des tués de l'ensemble des accidents, ils représentent 10 % des tués dans les accidents avec un véhicule étranger. Cela est lié à la part élevée de poids lourds parmi les véhicules étrangers impliqués (35 % contre 3 % pour les véhicules français).

Les **34 usagers (conducteurs ou passagers) tués de véhicules étrangers** sont :
- 13 automobilistes ;
- 12 motards ;
- 8 conducteurs ou passagers de poids lourd ;
- 1 conducteur de véhicule utilitaire.

Parmi les 594 usagers (conducteurs ou passagers) blessés de véhicules étrangers :
- la moitié sont des automobilistes ;
- le quart des motards.

Selon le mois

Le **mois de juillet connaît une accidentalité élevée** concernant les véhicules étrangers : 15 % des blessés de ces accidents le sont en juillet, contre 9 % pour l'ensemble des accidents. On constate, pour ce mois-là, que la part des voitures de tourisme étrangères impliquées ne diffère pas de celle observée le reste de l'année. En revanche, celle des motos est plus élevée : elle est à 20 % en juillet alors que les motos représentent 11 % des véhicules étrangers impliqués dans des accidents corporels survenus sur l'ensemble de 2018.

Les infractions

En 2018, parmi les 14 millions d'avis de contraventions envoyés pour des infractions relevées par le contrôle automatisé, 2,9 millions (soit 20 %) ont été envoyés à l'étranger, une baisse de - 1,2 % par rapport à 2017, en partie due à la dégradation des radars les deux derniers mois de 2018 malgré un nombre croissant de partenariats (voir page 161). Parmi ces 2,9 millions, 2,2 millions le sont dans un des six pays suivants : Allemagne, Belgique, Espagne, Italie, Pays-Bas et Suisse.

Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)

46 % des enfants âgés de 0 à 13 ans victimes d'un accident corporel se déplaçaient à pied ou à vélo.

52 % des adolescents (14-17 ans) victimes circulaient en deux-roues motorisé.

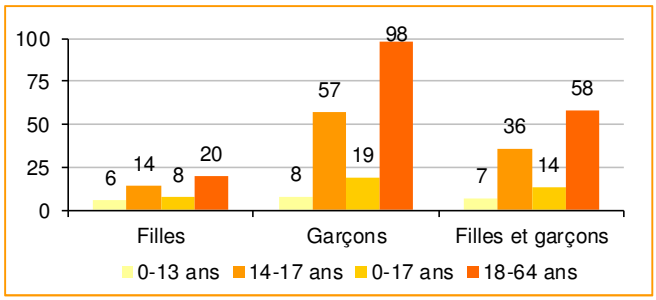
Accidents	Tués 0-17 ans	Blessés 0-17 ans	T/100 Blessés*
9 316	192	9 128	2

Évolution annuelle moyenne du nombre de 0-17 ans tués entre…**

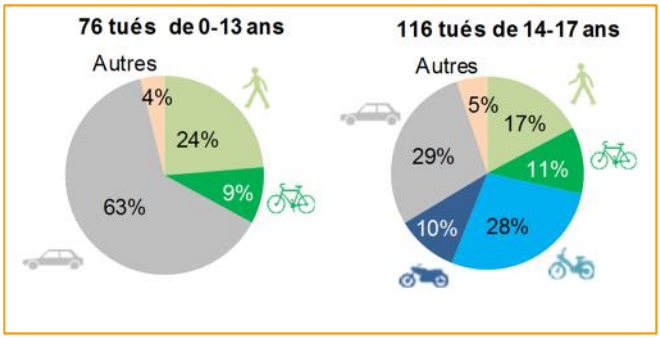
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
- 6,3 %	- 5,1 %	- 8,7 %

* Nombre de 0-17 ans tués pour 100 blessés.
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de 0-17 ans tués a baissé en moyenne de - 5,1 % par an.

Nombre d'enfants et d'adolescents tués par million d'habitants selon l'âge et le sexe

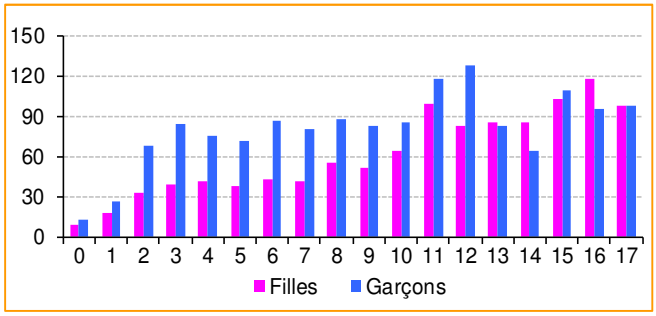


Répartition des enfants et des adolescents tués selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
0-13 ans tués	18	7	0	0	48	3	76
0-13 ans blessés	1 762	275	51	77	2 017	255	4 437
14-17 ans tués	20	13	32	12	33	6	116
14-17 ans blessés	748	311	2 001	455	979	197	4 691

Nombre de piétons tués et blessés selon l'âge et le sexe



En 2018, 17 % des accidents corporels ont impliqué un enfant (0-13 ans) ou un adolescent (14-17 ans), soit 9 316 accidents. 192 jeunes âgés de 0 à 17 ans ont perdu la vie, ce qui représente **6 % de la mortalité routière**. Ce poids est très inférieur à la représentation des 0-17 ans dans la population française (22 %). Parmi les jeunes décédés, 76 avaient moins de 14 ans et 116 entre 14 et 17 ans.

Par rapport à 2017, on compte 17 enfants tués en moins mais 4 adolescents tués en plus. Depuis 2010, le nombre de 0-17 ans tués a baissé de - 5,1 % par an en moyenne, une baisse 2 fois plus forte que celle des adultes.

Risque et gravité

On dénombre 14 décès pour un million d'habitants pour les 0-17 ans (7 pour les enfants et 36 pour les adolescents) contre 60 pour les adultes.

Le nombre de victimes (ensemble des personnes tuées ou blessées) **augmente fortement à partir de 14 ans, âge légal pour conduire un cyclomoteur**. 71 % des victimes chez les adolescents sont des garçons (65 % chez les 0-17 ans). Parmi les victimes, **la mortalité chez les 0-17 ans est deux fois moins élevée que chez les adultes** (2,1 % contre 4,8 %).

Selon le mode de déplacement

Sur les 192 enfants ou adolescents tués, 38 étaient piétons, 69, conducteurs et 85, passagers. **Parmi les 0-13 ans tués**, 24 % étaient piétons, 9 % cyclistes et **63 % usagers de véhicules de tourisme** (tous passagers) alors que **parmi les 14-17 ans tués, 38 % circulaient en deux-roues motorisés**, 29 % en véhicules de tourisme (dont 88 % de passagers) et 17 % étaient piétons.

39 % des 0-13 ans tués ou blessés sont des piétons, contre 16 % pour les adolescents. Un pic est présent chez les 11-12 ans pour les garçons (chez les 15-16 ans pour les filles).

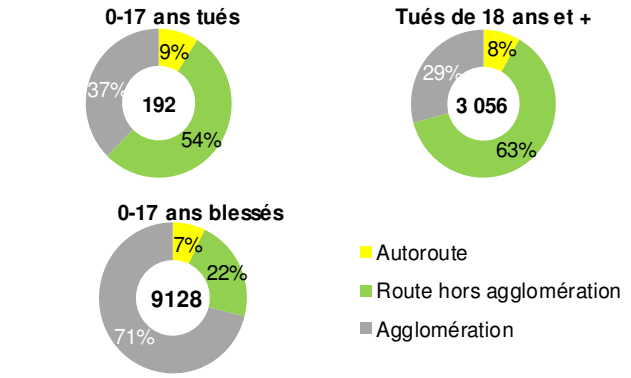
42 % des victimes de 14-17 ans sont **cyclomotoristes** (dont 86 % de garçons). Le nombre de décès chez les 0-17 ans dans la catégorie « vélo » est en hausse de 8 unités par rapport à l'année 2017.

Un tiers des victimes âgées de moins de 18 ans sont des **usagers de véhicules de tourisme (42 % des décès constatés chez les 0-17 ans)**. Un pic est observé à 17 ans avec 415 victimes, dont 45 conducteurs (parmi lesquels 23 roulant sans permis, 15 en conduite accompagnée et 3 en auto-école).

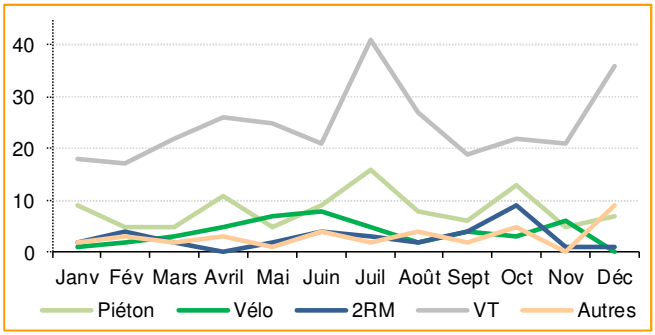
Défaut de ceinture ou de casque

Sur la période 2013-2017, 20 % des enfants et adolescents tués à bord d'une voiture de tourisme n'avaient pas leur **ceinture** attachée (21 % de non-port chez les adultes tués). Le **casque** n'était pas porté par 8 % des cyclomotoristes et 12 % des motocyclistes de 0-17 ans décédés (respectivement 12 % et 3 % de non-port chez les adultes tués).

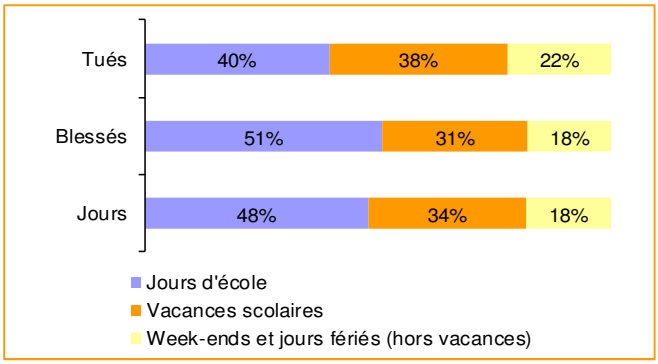
Répartition du nombre d'enfants et d'adolescents tués et blessés selon le milieu routier



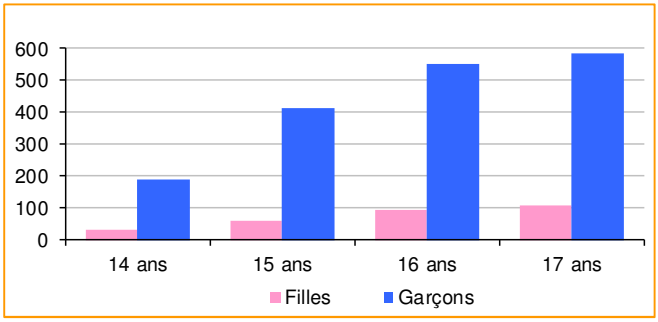
Nombre de 0-14 ans tués sur 2014-2018 selon le mois et le mode de déplacement



Répartition des 0-14 ans tués ou blessés et des jours de l'année selon les périodes scolaires



Adolescents cyclomotoristes tués et blessés selon l'âge et le sexe



Selon le milieu routier

Les routes hors agglomération (autoroutes incluses) concentrent 29 % des blessés chez les 0-17 ans mais 63 % des tués. 41 % des adolescents tués le sont en agglomération. Cette part est de 32 % chez les enfants et 29 % chez les adultes.

Selon le mois et la période scolaire

Juillet, octobre et décembre sont les mois les plus meurtriers **pour les jeunes de 0-14 ans** (172 tués entre 2014 et 2018, soit le tiers des décès constatés). Des pics apparaissent en juillet et décembre pour les passagers de véhicule de tourisme, ainsi qu'en avril, juillet et octobre chez les piétons.

En 2018, 2 520 victimes corporelles de 0 à 14 ans sont recensées pendant les jours d'école, 1550 lors des vacances scolaires et 890 pendant les week-ends et jours fériés hors vacances scolaires. 60 % des décès surviennent lors des journées sans école (qui représentent 52 % des jours de l'année).

Motif du trajet effectué

Deux tiers des victimes (64 %) de 0-17 ans le sont lors d'un trajet promenade-loisirs ; un quart (23 %) lors d'un trajet domicile-école ou domicile-travail (parmi les cas pour lesquels l'information est disponible).

Parmi les 14-17 ans, 7 % des victimes le sont lors de déplacements domicile-travail. Selon une étude sur la **santé des apprentis** en Nouvelle-Aquitaine[1] (adolescents et jeunes adultes), les accidents de la route lors d'un trajet vers l'entreprise sont 2,7 fois plus nombreux que lors du déplacement vers le centre de formation (enquête effectuée en 2018).

Les piétons[2]

Les accidents chez les **piétons de 10-15 ans** se produisent principalement sur le trajet domicile-école, surtout le jour, avec un pic le mercredi.

L'enfant effectue souvent **une traversée précipitée** (en général hors passage piéton) qui surprend le conducteur du véhicule (39 % des cas). 31 % des situations mettent en jeu la présence d'un obstacle à la visibilité (véhicule stationné ou arrêté) et dans 17 % des cas, l'enfant traverse en confiance sur un passage piéton mais est détecté trop tard par le conducteur.

Dans les trois quarts des cas, l'accident se situe **à moins de 500 m du collège** dans des zones à forte densité de trafic, plutôt lors de la traversée de voies principales. Les transports en commun et le fait que les adolescents soient seuls, entre eux, ou avec un adulte, joue un rôle, direct ou indirect, dans la survenue d'accidents.

[1] *La santé des apprentis de Nouvelle-Aquitaine – Ressentis, attitudes* Observatoire régional de la santé de Nouvelle-Aquitaine, mars 2019.
[2] *Projet PAAM, Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité*, Ifsttar, 2015.

Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)

En 2018, 53 % des conducteurs novices tués ont entre 18 et 24 ans.

76 % des conducteurs novices tués en véhicule de tourisme étaient présumés responsables.

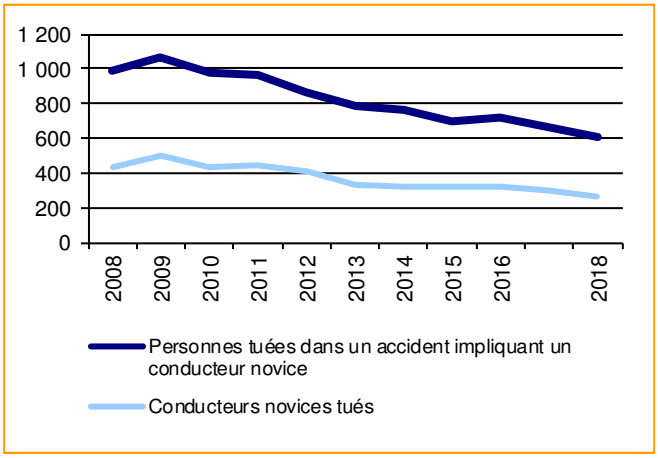
Accidents impliquant un conducteur novice	Tués dans ces accidents	Blessés dans ces accidents	T/100 Blessés dans ces accidents
11 016	611	15 127	4

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice entre…*

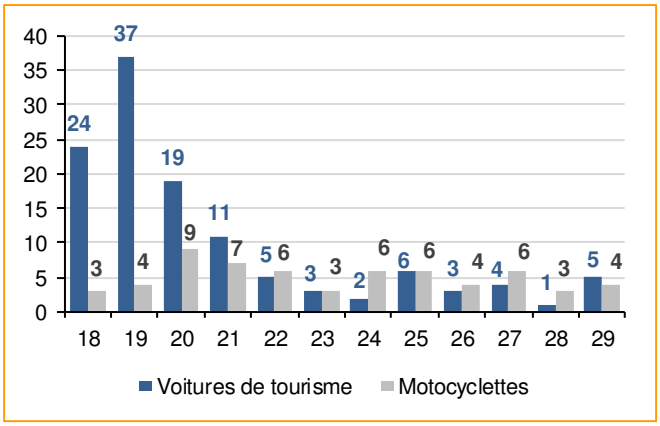
2016 et 2018**	2010 et 2018	2000 et 2010
- 7,8 %	- 5,7 %	- 7,0 %

* Lecture : entre 2000 et 2010, le nombre de conducteurs novices tués a diminué en moyenne de - 7,0 % par an.
** Les données 2017 ne sont pas disponibles.

Evolution des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice



Nombre de conducteurs novices tués (motocyclistes ou automobilistes) selon l'âge



Les conducteurs novices désignent ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à deux ans[1].

En 2018, 11 016 accidents corporels impliquent au moins un conducteur novice, soit 20 % de l'ensemble des accidents.

611 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 19 % de la mortalité routière. Parmi ces 611 personnes tuées, 269 sont des conducteurs novices et 342 d'autres usagers.

Entre 2000 et 2010, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice baisse très nettement de - 52 % (- 7 % par an en moyenne). Entre 2010 et 2018, cette baisse est de - 37 % (- 5,7 % par an) et plus nettement entre 2016 et 2018 (- 7,8 % par an). Entre 2010 et 2018, la baisse du nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un conducteur novice est trois fois plus forte que celle des autres usagers, qui, pour leur part, enregistrent une baisse de - 1,7 % par an.

La gravité des accidents impliquant un conducteur novice (4 tués pour 100 blessés) est inférieure à celle des autres accidents (5 tués pour 100 blessés).

Expérience

Le nombre de conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels est 2 fois plus élevé pour le 1er trimestre de détention du permis, et 1,5 fois plus élevé pour le 2e trimestre, que pour le dernier trimestre de la période probatoire de 2 ans.

Age et mode de déplacement

Parmi les 269 conducteurs novices tués, 53 % ont entre 18 et 24 ans et 16 % entre 25 et 29 ans ; en ce qui concerne les automobilistes, ces pourcentages sont respectivement de 66 % et 13 % contre 37 % et 22 % pour les motocyclistes.

On observe un pic de conducteurs novices tués à 19 ans pour les automobilistes et à 20 ans pour les motocyclistes.

Les motocyclistes constituent la moitié des conducteurs novices tués de 25 à 34 ans, et le quart de ceux âgés de 18 à 24 ans. Parmi les conducteurs expérimentés tués âgés de 25 à 34 ans, 36 % sont des motocyclistes.

	Conducteurs novices tués						Conducteurs expérimentés tués					
	18-24	% type véhicule	25-29	% type véhicule	30-34	% type véhicule	20-24	% type véhicule	25-29	% type véhicule	30-34	% type véhicule
Motocyclettes	38	27%	23	55%	6	40%	21	16%	52	34%	53	37%
Véhicules de tourisme	101	71%	19	45%	8	53%	101	78%	93	62%	82	58%
Véhicules utilitaires	3	2%	0	0%	0	0%	6	5%	6	4%	7	5%
Poids lourds +TC	0	0%	0	0%	1	7%	1	1%	0	0%	0	0%
Total	**142**		**42**		**15**		**129**		**151**		**142**	

[1] Les catégories considérées sont les motocyclettes, les VT, VU, PL, TC, car ces véhicules nécessitent obligatoirement l'obtention d'un permis pour les utiliser sur une voie ouverte à la circulation publique.

Nombre de conducteurs novices selon leur alcoolémie dans les accidents mortels

	Conducteurs novices selon l'alcoolémie			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positive	connue	Part positive	Part positive
Motocyclettes	10	82	12%	12%
Véhicules de tourisme	79	310	25%	30%
Véhicules utilitaires	3	16	19%	18%
Poids lourds +TC	0	98	0%	0%
TOTAL	**92**	**506**	**18%**	**25%**

Nombre de conducteurs novices selon la présence de stupéfiants dans les accidents mortels

	Conducteurs novices selon contrôle stupéfiant			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positif	connu	Part positif	Part positif
Motocyclettes	11	78	14%	22%
Véhicules de tourisme	63	292	22%	21%
Véhicules utilitaires	2	16	13%	16%
Poids lourds + TC	3	88	3%	2%
TOTAL	**79**	**474**	**17%**	**19%**

Nombre de conducteurs novices selon leur responsabilité présumée dans les accidents mortels

	Conducteurs novices Responsabilité présumée			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	Oui	Non	Part de responsables présumés	Part de responsables présumés
Motocyclettes	68	45	60%	58%
Véhicules de tourisme	271	84	76%	66%
Véhicules utilitaires	11	5	69%	58%
Poids lourds + TC	27	73	27%	31%
TOTAL	**377**	**207**	**65%**	**62%**

Selon l'alcool et les stupéfiants

En 2018, la proportion de conducteurs novices **impliqués dans un accident mortel** et dont le taux d'alcoolémie est supérieur à 0,5 g/l est de 18 %[1]. Cette part est inférieure à celle des conducteurs expérimentés de 20-34 ans (25 %).

La part de conducteurs alcoolisés est très forte chez les **automobilistes novices** (25 %) impliqués dans les accidents mortels, mais c'est 5 points de moins que celle des automobilistes expérimentés de 20-34 ans.

17 % des conducteurs novices impliqués dans un accident mortel en 2018 ont été contrôlés positif aux stupéfiants. Cette proportion est inférieure de 2 points à celle des conducteurs expérimentés de 20-34 ans (19 %).

La part des automobilistes novices impliqués dans un accident mortel contrôlés positif aux stupéfiants est élevée (22 %) ; elle ne diffère pas de celle des automobilistes expérimentés de 20- 34 ans.

La classe d'âge des 30-34 ans est celle pour laquelle la part des conducteurs novices contrôlés positif aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel est la plus forte (31 %). Cette part est de 17 % chez les conducteurs expérimentés de la même classe d'âge.

Selon la responsabilité

L'inexpérience de la conduite se traduit par une responsabilité présumée des automobilistes novices dans les accidents mortels plus élevée que dans le cas des automobilistes expérimentés âgés de 20-34 ans (76 % contre 66 %).

Selon la catégorie socio-professionnelle

18 % des conducteurs novices impliqués dans un accident mortel en 2018 sont des ouvriers (24 % des conducteurs expérimentés âgés de 20-34 ans) et 20 % des étudiants (3 % des conducteurs expérimentés de 20- 34 ans).

60 % de ces étudiants sont sur un trajet promenade-loisirs alors que c'est 43 % pour les ouvriers, 45 % pour l'ensemble des conducteurs novices et 49 % pour l'ensemble des conducteurs expérimentés âgés de 20- 34 ans.

Selon le jour et la nuit

48 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice le sont de nuit ; le week-end, ce ratio est de 59 %. Ces proportions sont proches de celles relevées pour les accidents impliquant un conducteur expérimenté âgé de 20- 34 ans (respectivement 48 % et 57 %).

[1] Le taux légal a été abaissé à 0,2 g/l en 2015 pour les conducteurs en permis probatoire, mais le fichier BAAC ne permet pas pour l'instant d'analyser le dépassement de ce seuil par les conducteurs novices.

Les jeunes adultes (18-24 ans)

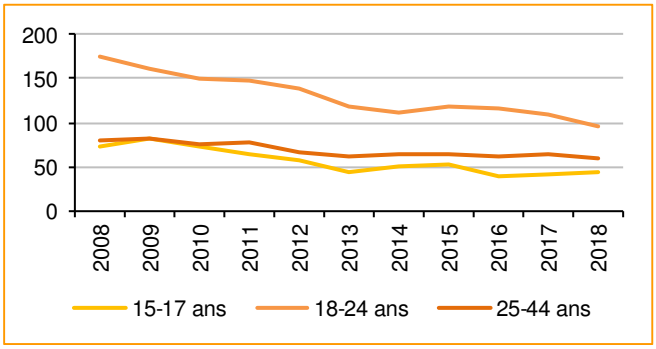
Malgré une diminution, les accidents de la route restent la première cause de décès chez les jeunes adultes. Ces derniers représentent 15 % des personnes tuées sur la route alors qu'ils ne sont que 8 % de la population.

Accidents avec un jeune adulte impliqué	Jeunes adultes Tués	Tués dans acc. avec jeune adulte conducteur	Jeunes adultes Blessés	Blessés dans acc. avec jeune adulte conducteur	T/100 Blessés*
17 425	503	749	13 293	20 872	4

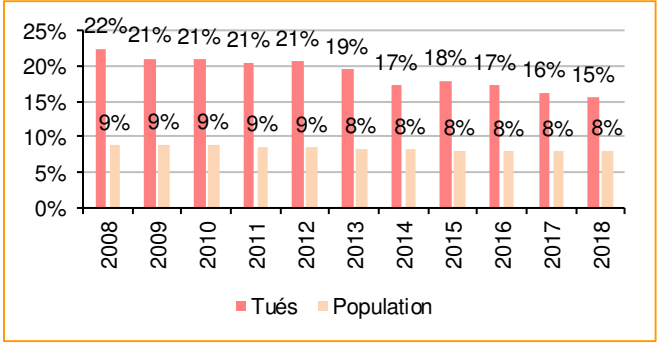
Évolution annuelle moyenne du nombre de jeunes adultes tués entre…**		
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
- 10,5 %	- 6,1 %	- 7,2 %

* Nombre de jeunes adultes tués pour 100 jeunes adultes blessés (B).
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de jeunes adultes tués a diminué en moyenne de – 6,1 % par an.

Evolution du nombre de personnes tuées par million d'habitants

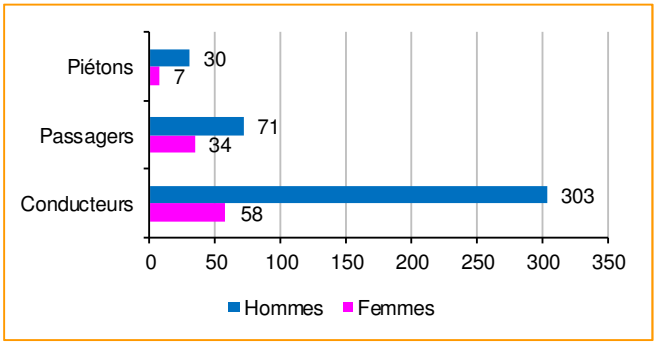


Part des jeunes adultes parmi les personnes tuées et parmi la population



Exemple de lecture : en 2010, les jeunes adultes représentent 21 % des personnes tuées et 9 % de la population

Nombre des jeunes adultes tués selon le sexe et la place dans le véhicule



En 2018, 503 jeunes adultes (âgés de 18 à 24 ans) ont été tués dans les accidents de la route.

Le nombre de jeunes adultes tués a diminué de - 10,5 % entre 2017 et 2018. Entre 2010 et 2018, la baisse est plus forte pour les jeunes adultes (- 39 %) que pour la mortalité générale (- 19 %). En 2018, 17 425 accidents corporels ont impliqué un jeune adulte, soit 31 % de l'ensemble des accidents.

La gravité

En 2018, on dénombre 13 293 jeunes adultes blessés. Le ratio de 4 jeunes adultes tués pour 100 blessés est proche de celui des autres classes d'âge (5).

Estimation du risque

Le nombre de jeunes adultes tués par million d'habitants continue de **diminuer** pour atteindre 97 en 2018, mais reste **2 fois plus élevé que le nombre de personnes tuées des autres classes d'âge par million d'habitants** (46). Le risque routier est plus élevé pour les jeunes adultes. Ils constituent 15 % des personnes tuées, soit 2 fois leur part dans la population (8 %). Cet écart se réduit un peu au fil des années (en 2010, ces proportions étaient de 21 % et 9 %). La mortalité routière est la première cause de mortalité chez les jeunes adultes, loin devant les autres mortalités accidentelles[1].

Selon le milieu routier

La répartition des jeunes adultes tués entre les différents milieux est similaire à celle des personnes tuées de 25 à 64 ans : **70 % hors agglomération**, 21 % en agglomération et 9 % sur autoroute.

Les conflits

470 accidents ont occasionné la mort des 503 jeunes adultes. **La moitié** de ces accidents mortels sont des **accidents sans tiers** (un seul véhicule impliqué sans piéton). Pour l'ensemble des accidents mortels, cette proportion n'est que de 38 %.

La catégorie d'usager

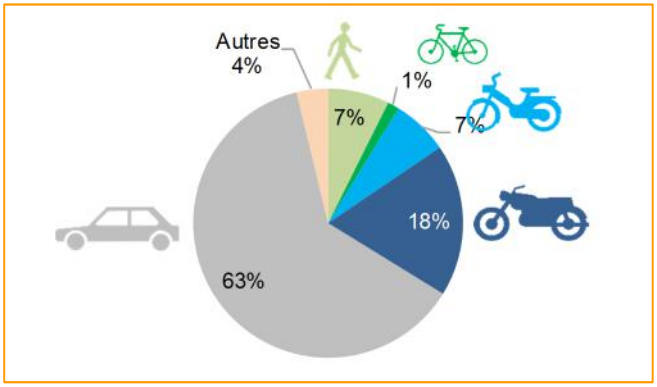
Parmi les jeunes adultes tués, les hommes représentent 84 % des conducteurs tués, 68 % des passagers tués et 81 % des piétons tués. Parmi les jeunes adultes décédés, 20 % sont des femmes ; une part proche aux femmes tuées parmi les 25-64 ans (17 %).

Les passagers représentent 21 % des jeunes adultes tués usagers de véhicules, proportion deux fois plus élevée que chez les 25 ans et plus (10 %).

Dans les accidents mortels, la part d'accidents avec plus d'une personne tuée est plus importante dans le cas où le véhicule est conduit par un 18-24 ans que par une personne de plus de 24 ans (8 % contre 5 %).

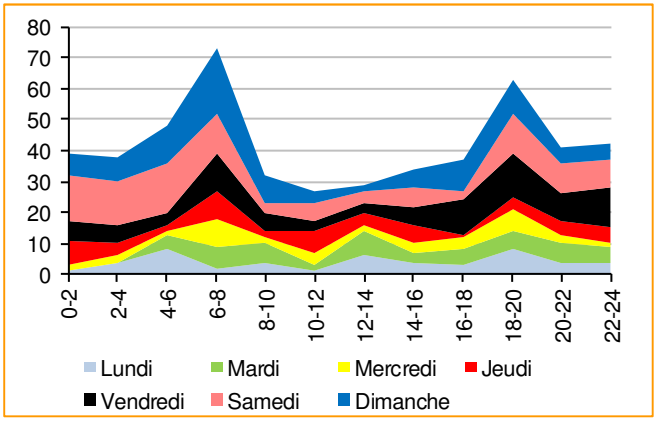
[1] *Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2014*, Inserm-CépiDc.

Répartition des jeunes adultes tués selon le mode de déplacement

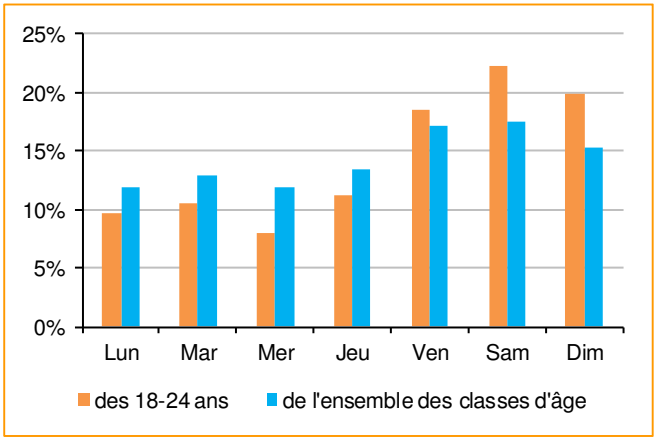


	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Tués	37	7	34	92	314	19	503
Blessés	963	573	1 703	2 385	6 957	712	13 293

Nombre de jeunes adultes tués selon le jour et l'heure



Répartition journalière de la mortalité hebdomadaire



Selon le mode de déplacement

Deux tiers des jeunes adultes décèdent en VT : 314 jeunes adultes tués en 2018, soit 19 % de la mortalité en véhicule de tourisme. Parmi eux, 225 sont des conducteurs et 89 sont des passagers.

Chez les jeunes adultes, la part des piétons tués est de 7 %, proche de celle des 25-64 ans (9 %), c'est la moitié de la part observée dans la mortalité générale (14 %).

En 2018, 18 % de jeunes adultes tués le sont en motocyclette, cette part est proche de celles observées en 2016 et avant, l'année 2017 ayant été particulière avec 23 %. Parmi les 92 jeunes adultes tués en motocyclette (15 % de la mortalité motocycliste), 84 étaient conducteurs et 8 passagers.

Temporalité

La mortalité des jeunes adultes est particulièrement marquée en fin de semaine : le nombre moyen de personnes tuées par jour est 2,1 fois plus élevé du vendredi au dimanche que du lundi au jeudi (1,4 pour la mortalité des 25-64 ans). Par rapport à 2017, il y autant de jeunes tués en fin de semaine, mais 60 de moins en semaine.

La mortalité routière des jeunes adultes survient pour 60 % la nuit, contre 38 % pour les 25 ans et plus. Ainsi, 304 jeunes adultes sont décédés la nuit, ils représentent 23 % de la mortalité de nuit, mais seulement 10 % de la mortalité de jour.

Les jeunes adultes conducteurs

Les jeunes adultes représentent 18 % de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident et les accidents où ils sont impliqués 28 % des accidents. Ces accidents ont occasionné 749 tués (23 % de la mortalité routière) et 20 872 blessés (30 % de l'ensemble des blessés).

Pour ce qui concerne les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans les accidents mortels, les jeunes adultes sont plus fréquemment **présumés responsables** que les conducteurs de 25 ans et plus : la proportion de conducteurs présumés responsables est de 74 % chez les jeunes adultes contre 61 % chez les 25 ans et plus.

Toujours pour les véhicules de tourisme, les jeunes adultes conducteurs sont beaucoup plus susceptibles d'avoir un **accident sans tiers** que leurs aînés. Ils constituent en effet 32 % des conducteurs de VT impliqués dans un accident sans tiers, mais 17 % de ceux impliqués dans un accident avec tiers (piéton ou autre véhicule).

La proportion de conducteurs avec une alcoolémie positive (supérieure ou égale à 0,5 g/l de sang) impliqués dans les accidents est de 9,4 % chez les jeunes adultes, contre 9,8 % pour les 25-34 ans, 8,6 % pour les 35-44 ans, et 6,4 % pour les 45-64 ans.

Les seniors (65 ans et plus)

Le risque et la gravité des accidents de la route sont nettement plus élevés pour les seniors, particulièrement pour les 75 ans et plus. Les piétons de 75 ans et plus constituent un enjeu spécifique en ville.

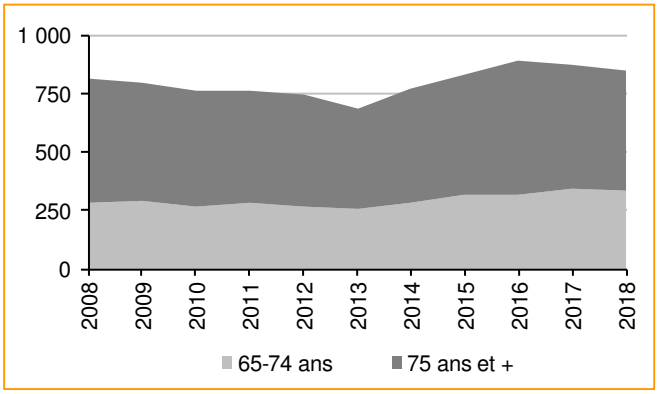
Accidents	Tués seniors	Blessés seniors	T/100B*
10 703	842	7 227	12

Évolution annuelle moyenne du nombre de seniors tués entre…**

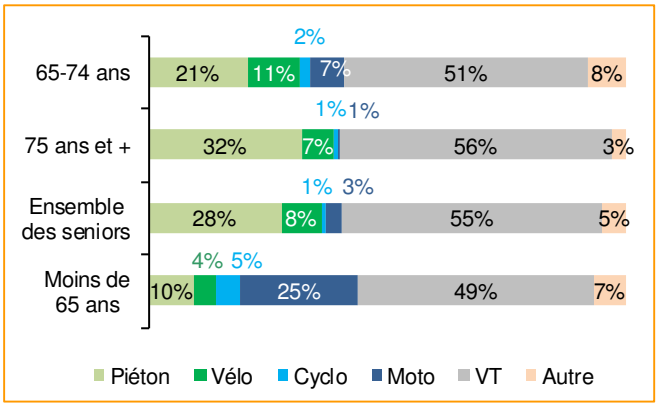
2017 et 2018	2010 et 2018	2000 et 2010
- 3,1 %	+ 1,2 %	- 5,6 %

* Nombre de seniors tués pour 100 blessés (B)
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de seniors tués a augmenté en moyenne de 1,2 % par an.

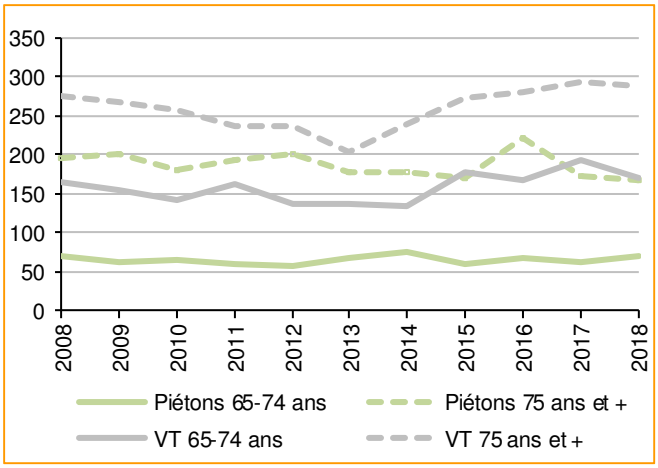
Evolution du nombre de seniors tués



Répartition des seniors tués selon le mode de déplacement



Evolution du nombre de piétons et usagers de véhicules de tourisme (VT) seniors tués



En 2018, 842 seniors ont été tués dans un accident de la route, dont 332 âgés de 65 à 74 ans et 510 de 75 ans ou plus. Les seniors représentent 26 % des personnes tuées, alors qu'ils constituent 20 % de la population et 11 % de l'ensemble des victimes des accidents.

Le nombre de seniors tués baisse pour la 2ème année consécutive, alors qu'il avait augmenté en moyenne de + 8,8 % par an entre 2013 et 2016. La baisse entre 2017 et 2018 est similaire pour les seniors de 65 à 74 ans et les seniors de 75 ans et plus, mais deux fois plus faible que la baisse observée pour les moins de 65 ans (- 6,7 %).

La gravité

Une **gravité élevée** marque les accidents des seniors : on compte 12 seniors tués pour 100 blessés, contre 4 pour les personnes de moins de 65 ans. Elle est constatée autant en et hors agglomération, et quel que soit le mode de déplacement. Cette gravité est **nettement plus élevée parmi les 75 ans et plus** que parmi les 65-74 ans (respectivement 15 et 8 personnes tuées pour 100 blessés).

Le risque

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre **un sur-risque pour les seniors de 75 ans et plus** : 84 personnes de 75 ans et plus tuées par million d'habitants de cette classe d'âge en 2018, contre 49 pour les 65-74 ans (globalement 65 pour les 65 ans et plus) et 46 pour les moins de 65 ans (mais 97 pour les 18-24 ans et 67 pour les 25-34 ans).

Selon le mode de déplacement

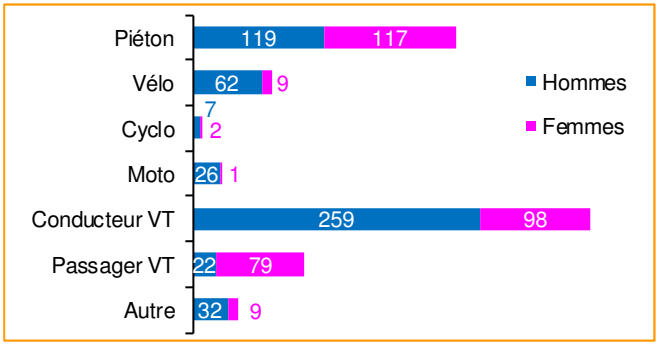
La part des automobilistes parmi les seniors tués (55 %) est proche de celle des moins de 65 ans (49 %). En revanche, **la part des piétons est nettement plus élevée parmi les seniors tués** (28 %) que parmi les moins de 65 ans tués (10 %). **Cette part est plus élevée pour les seniors de 75 ans et plus** (32 %) que pour les 65-74 ans (21 %). De même la part des **cyclistes** parmi les seniors tués (8 %) est plus élevée que parmi les moins de 65 ans tués (4 %). En revanche cette fois la part est plus élevée chez les 65-74 ans (11 %) que chez les 75 + (7 %).

Les trois quarts des piétons seniors tués sont heurtés par un véhicule dont le conducteur a moins de 65 ans.

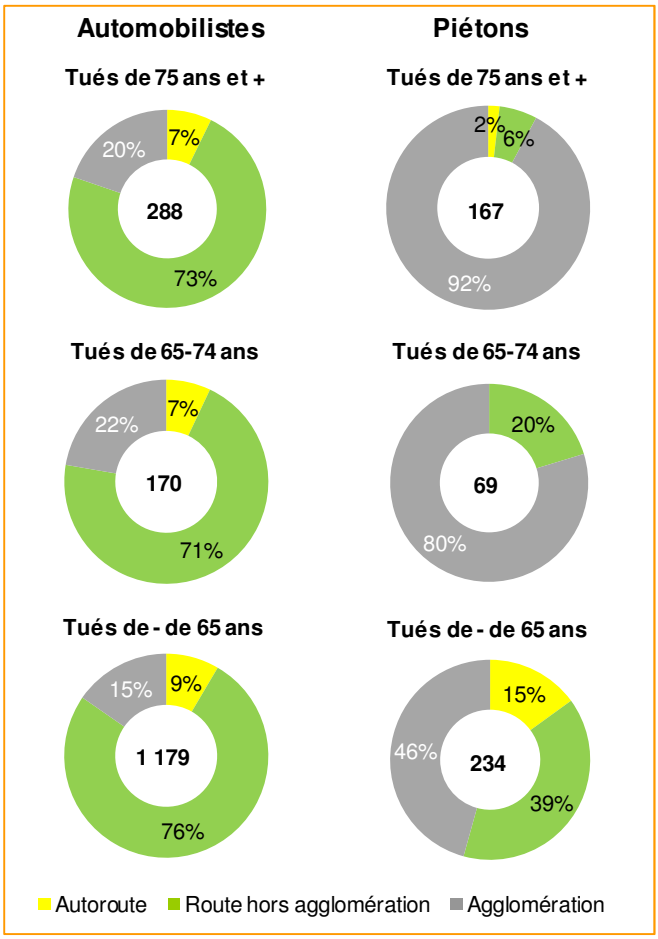
Le nombre de piétons seniors tués est stable entre 2017 et 2018 (+ 2 tués), alors qu'il baisse de - 6 % pour les moins de 65 ans.

Le nombre de seniors automobilistes tués baisse de - 6 % entre 2017 et 2018 (- 23 tués de 65-74 ans et - 4 tués de 75 ans ou plus), moins fortement que pour les moins de 65 ans (- 8 %). C'est néanmoins une rupture après quatre années consécutives de hausse : par rapport à 2013, 2018 enregistre encore 34 tués de plus (soit + 25 %) de 65-74 ans et 84 tués de plus de 75 ans ou plus (soit + 41 %).

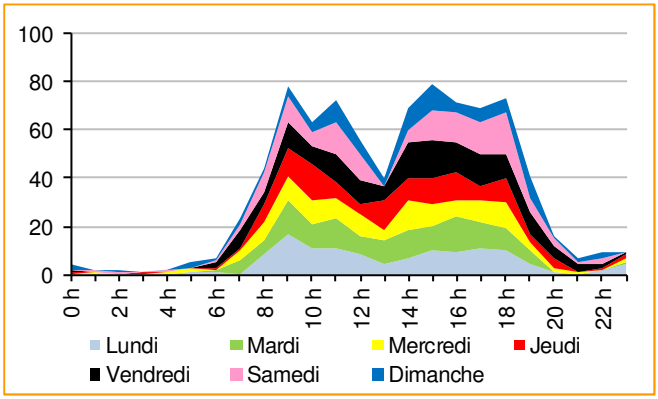
Répartition des seniors tués selon le genre et le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées selon le milieu



Répartition des seniors tués selon le jour et l'heure



Hommes et femmes

Bien que les hommes restent majoritaires dans la mortalité des seniors, la proportion de femmes y est plus élevée (37 %) que parmi les moins de 65 ans (18 %). Ceci s'explique partiellement par :

– la part plus importante de femmes dans la population senior (57 % de femmes contre 50 % parmi les moins de 65 ans),
– la proportion plus élevée de piétons parmi les seniors tués, mode de déplacement dans lequel les femmes seniors sont surreprésentées.

La moitié des piétons seniors tués sont des femmes, aussi bien pour les 65-74 ans que pour les 75 ans et plus, contre un quart pour les moins de 65 ans.

Les trois quarts des passagers de véhicules de tourisme seniors tués sont des femmes (82 % pour les 65-74 ans et 77 % pour les 75 ans et plus), contre 41 % pour les moins de 65 ans.

Selon le milieu routier

43 % des seniors tués le sont en ville (38 % pour les 65-74 ans et 46 % pour les 75 ans et plus), contre 25 % pour les moins de 65 ans. Cet écart est avant tout lié au mode piéton, plus fréquent en ville et surreprésenté (28 %) dans la mortalité des seniors.

Les écarts observés entre classes d'âges sont différents selon les modes de déplacement :

– les automobilistes seniors tués le sont dans 79 % des cas hors agglomération (y compris sur autoroute), comme les moins de 65 ans (85 %) ;
– en revanche **les piétons de 75 ans et plus tués le sont à 92 % en ville**, contre 46 % pour les moins de 65 ans et 80 % pour les 65-74 ans ;
– la moitié des cyclistes de 75 ans et plus tués (comme parmi les moins de 65 ans) et les deux tiers des cyclistes de 65 à 74 ans tués le sont sur les routes hors agglomération.

Selon le jour et l'heure

Le dimanche est le jour comptant le moins de seniors tués (10 %), les autres jours représentent chacun environ 15 % des seniors tués, alors que ce sont les vendredis, samedis et dimanches qui comptent le plus de personnes de moins de 65 ans tuées (environ 17 % chacun, contre environ 12 % pour les autres jours).

Le nombre de seniors tués selon l'heure présente des **pics marqués de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h.** Ces pics sont observés aussi bien pour les seniors piétons que pour les seniors automobilistes. Pour les moins de 65 ans, les pics sont moins marqués et sur des périodes différentes : de 6h à 8h et de 15h à 21h.

94 % des seniors tués le sont entre 7 h et 21 h, contre 66 % pour les moins de 65 ans. Pour les piétons, ces proportions sont respectivement de 94 % et 53 %. La proportion de personnes tuées de nuit est plus faible pour les seniors (21 %) que pour les moins de 65 ans (49 %).

Les accidents liés au travail

482 personnes sont décédées dans un trajet lié au travail (trajet domicile-travail ou trajet professionnel), soit 15 % de la mortalité routière.

Selon la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS)[1], en 2017, le risque routier est toujours la première cause de décès liée au travail et conduit à près de 4 millions de journées d'incapacité temporaire.

Accidents lors d'un trajet domicile-travail

Accidents de trajets domicile-travail	Tués lors d'un trajet domicile-travail	Blessés lors d'un trajet domicile-travail	T/100 Blessés *
13 584	335	10 179	3

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées lors d'un trajet domicile travail entre…**

2017 et 2018	2010 et 2018
- 3,2 %	- 4,3 %

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés lors d'un trajet domicile-travail.
** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre de personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail a baissé en moyenne de - 4,3 % par an.

Accidents lors d'un trajet professionnel

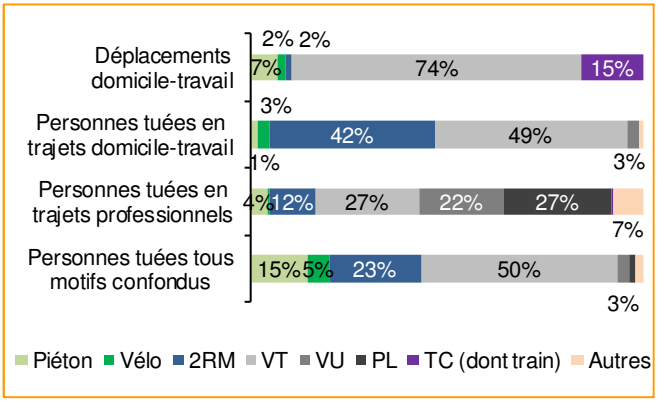
Accidents de trajets professionnels	Tués lors d'un trajet professionnel	Blessés lors d'un trajet professionnel	T/100 Blessés *
10 003	147	4 319	3

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées lors d'un trajet professionnel entre…

2017 et 2018	2010 et 2018
+ 9,7 %	- 1,1 %

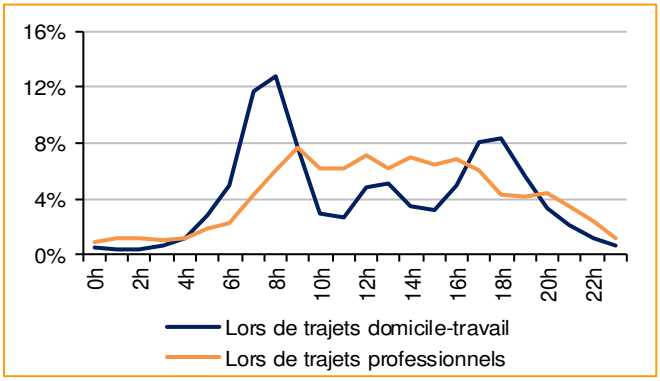
* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés lors d'un trajet professionnel.

Répartition des déplacements domicile-travail et des personnes tuées par type de trajet, selon le mode



Source : fichier BAAC et Insee[2]

Répartition des victimes tuées et blessées dans les accidents liés au travail selon l'heure



39 % de l'ensemble des accidents, soit 21 637 accidents en 2018, impliquent au moins un usager en trajet domicile-travail ou trajet professionnel.

En 2018, **482 personnes** ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail, soit 15 % de la mortalité routière (plus précisément 18 % de la mortalité où le motif de déplacement est renseigné) :

- **335 personnes lors d'un trajet domicile-travail** (trajet entre le lieu de résidence ou de repas et le lieu de travail), soit 13 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné ;
- **147 personnes lors d'un trajet professionnel** (trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle), soit 5 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné.

Concernant les salariés couverts par la CNAMTS[1], en 2017, 219 ont été tués pendant un trajet domicile-travail et 76 ont été tués lors d'un trajet professionnel (respectivement 27 % et 9 % de l'ensemble des décès liés aux accidents du travail).

Le mode de déplacement

Les personnes tuées en domicile-travail le sont principalement :

- en VT ou VU dans 52 % des cas (175 personnes tuées) ;
- en 2RM dans 42 % des cas (**122 motocyclistes** et 19 cyclomotoristes tués) alors que ce mode n'est utilisé que **dans 2 % des trajets domicile-travail**[2].

Les modes les moins touchés sont le vélo et la marche (5 % des cas au total).

Bien que les transports en commun (dont le train) représentent 15 % des trajets domicile-travail, aucun usager n'a été tué en 2018 lors de ces trajets.

La moitié des personnes tuées lors d'un trajet professionnel l'a été en **poids lourd** (40 personnes) ou en **véhicule utilitaire** (32 personnes).

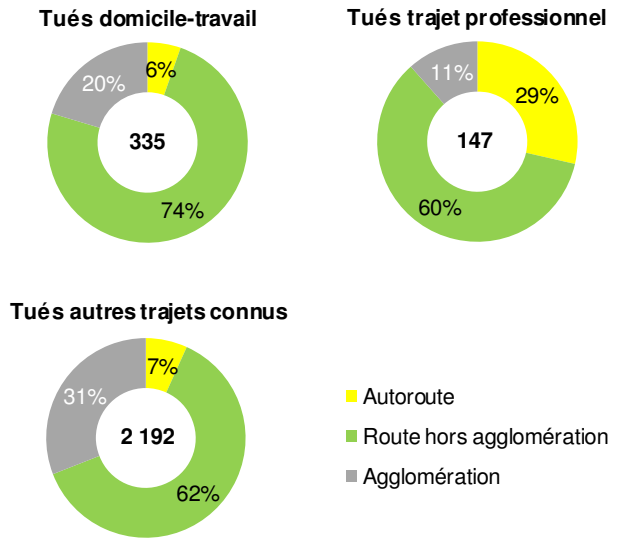
Selon le jour et l'heure

Les accidents liés au travail interviennent plus souvent **en jours ouvrés** (90 % pour les trajets domicile-travail, 86 % pour les trajets professionnels) que les autres accidents (62 %).

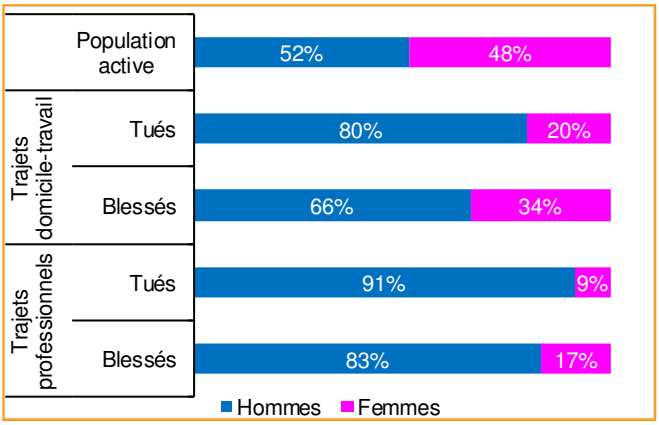
Les accidents lors d'un trajet **domicile-travail** se concentrent sur les **heures de pointe** du matin et du soir. La pointe relative en milieu de journée correspond au retour au domicile lors de la pause méridienne, notamment en ville moyenne[3]. Les accidents lors d'une utilisation **professionnelle** ont lieu **tout le long de la journée**.

[1] *Rapport annuel 2017 de l'Assurance maladie Risques professionnels*, CNAMTS.
La CNAMTS gère notamment la branche accidents du travail du régime général de la sécurité sociale. Elle couvre les salariés de l'industrie, du commerce et des services.
[2] *Partir de bon matin, à bicyclette…*, Insee Première n° 1629, Insee, janvier 2017.
[3] *Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire,* Collection Le point sur, numéro 14 - CERTU, Mobilités et transports, 2010.

Répartition des décès lors d'un trajet lié au travail et pour les autres motifs de trajet, selon le milieu



Répartition des personnes tuées et blessées lors d'un trajet lié au travail selon le sexe



Sources : fichier BAAC et Insee, population active au sens du BIT.

Source : issu de https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-medias/publications/guides-affiches-depliants

Selon le milieu routier

La part des décès en agglomération est plus faible lors des trajets liés au travail que lors des autres types de trajets. La part des décès sur autoroute est beaucoup plus élevée lors des trajets professionnels (29 %) que lors des autres types de trajets (7 %). Parmi les 42 personnes tuées sur autoroute lors d'un trajet professionnel, 19 circulaient en poids lourd.

Selon l'âge et le sexe

Lors des trajets domicile-travail, les **15-24 ans représentent 20 % des tués** et 23 % des blessés alors que leur part dans la population active n'est que de 10 %. Lors des trajets professionnels, 5 % des personnes tuées (8 sur 147) ont plus de 64 ans alors que cette classe d'âge représente 1 % de la population active.

Les victimes (tués ou blessés) sont majoritairement des hommes. Ils forment 91 % des victimes lors d'un trajet professionnel et 80 % des victimes lors d'un trajet domicile-travail, alors qu'ils ne représentent que trois quarts des emplois des secteurs transports et entreposage (qui intègrent de nombreux conducteurs professionnels) et 52 % de la population active.

Le facteur alcool

L'alcool semble **moins présent** dans les accidents liés au travail que dans l'ensemble des accidents. La part des conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l parmi ceux dont le taux est connu est de 2 % pour les trajets domicile-travail et de 1 % pour les trajets professionnels, alors qu'elle est de 8 % pour l'ensemble des conducteurs. Il est toutefois possible que le trajet retour du travail, s'il n'est pas direct, ne soit plus enregistré comme un trajet domicile-travail, sous-estimant alors le facteur alcool.

La mobilité liée au travail[1]

Le rôle structurant des déplacements liés au travail est parfois remis en cause du fait de l'évolution des modes de vie et rythmes de travail. Pourtant, l'activité « travail » continue de jouer un rôle primordial dans la mobilité quotidienne. Un jour moyen de semaine, 20 % à 25 % des déplacements ont pour destination le travail. L'analyse des enquêtes ménages indique :

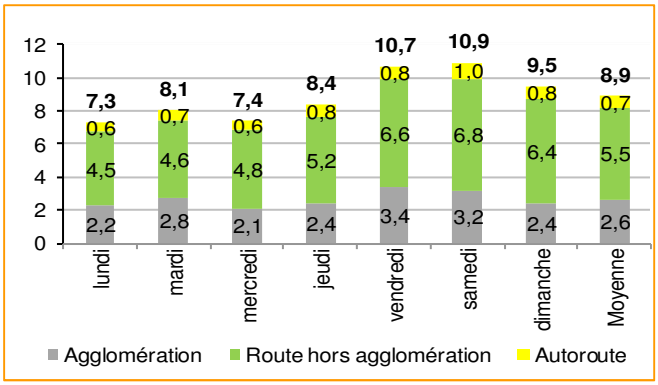
- 45 % des déplacements en voiture le matin ont pour motif le travail ;
- les déplacements domicile-travail sont plus longs que les autres ;
- depuis 1987, les distances parcourues pour les déplacements domicile-travail augmentent plus que les distances parcourues pour d'autres motifs ;
- la part modale de la voiture est plus élevée pour les déplacements réalisés pour le travail que pour les autres motifs ;
- l'accompagnement d'un enfant/conjoint avant d'aller au travail concerne 1 déplacement sur 10 le matin.

[1] *Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire*, Collection Le point sur, numéro 14 - CERTU , Mobilités et transports, 2010.

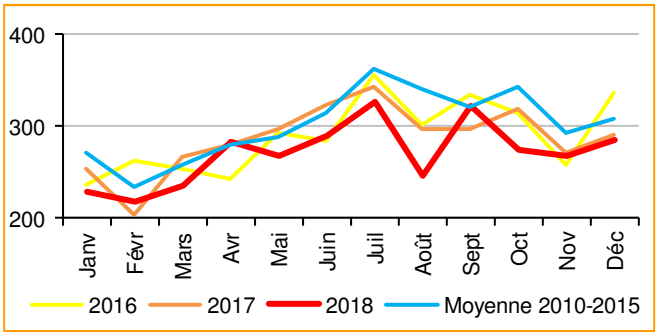
Périodes de forte accidentalité

Plus de la moitié (54 %) des personnes tuées le sont les vendredis, samedis, dimanches, jours et veilles de fête.

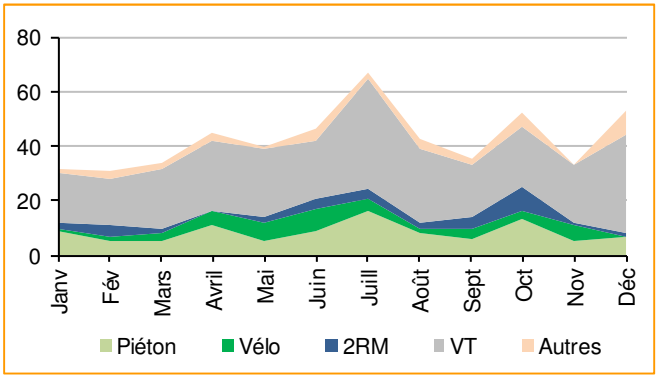
Nombre moyen de personnes tuées selon le jour de la semaine et le milieu routier



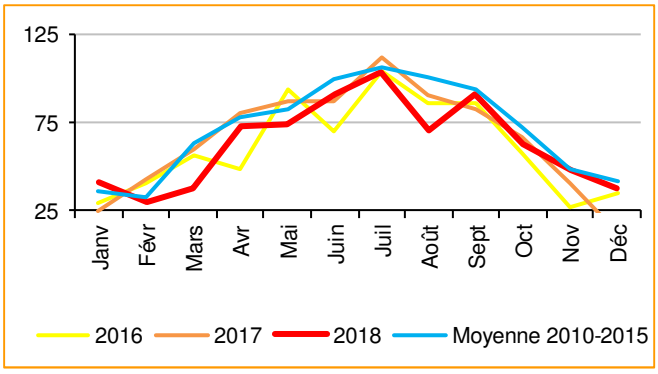
Nombre de personnes tuées selon le mois



Mortalité des enfants de 0-14 ans sur 2014-2018 selon le mois : 511 enfants tués en 5 ans



Nombre d'usagers de deux-roues motorisés tués selon le mois



Mortalité au jour le jour

En moyenne, 8,9 personnes ont été tuées chaque jour en 2018. Ce bilan varie selon le jour de la semaine avec une moyenne plus basse du lundi au jeudi (7,8 personnes tuées) que du vendredi au dimanche (10,4 personnes tuées) où la circulation présente des types de trajets différents avec des trajets plus centrés vers les loisirs. En agglomération, comme chaque année, le dimanche enregistre une mortalité assez faible (moins de 2,5 tués par jour en moyenne) surtout en comparaison des vendredi et samedi (plus de 3 tués par jour).

En moyenne, chaque semaine, 62 usagers sont tués. La variabilité hebdomadaire est cependant forte : de 36 (semaine du 27 décembre 2018) à 87 décès (semaine du 13 septembre 2018).

La mortalité mensuelle moyenne est de 271 décès. Elle a varié en 2018 de 218 personnes tuées en février à 328 en juillet. L'allure de la courbe du nombre de décès selon le mois est assez proche de celles des années précédentes avec **un pic en juillet**, des mois « forts » en juin, septembre, décembre et avril, et des **mois « faibles » de janvier à mars**. Un point marquant néanmoins en 2018 : la valeur très faible de la mortalité au mois d'août (246), soit 51 tués en deçà du record précédent de 2017, confirmant une tendance à la baisse par rapport à la moyenne 2010-2015 (342 tués). Cette baisse résulte essentiellement de 35 vies épargnées parmi les usagers de véhicules de tourisme et de 18 parmi les motocyclistes.

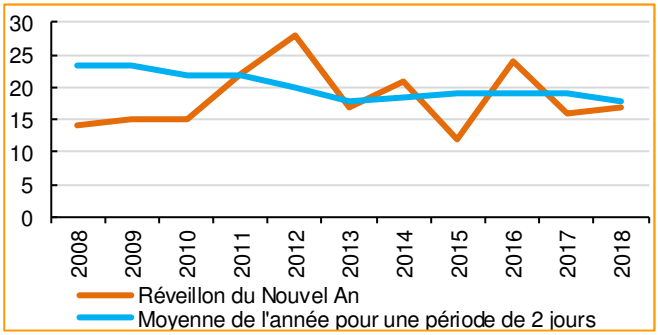
Les grandes migrations

La mortalité lors des grandes migrations, départs et retours coïncidant avec les vacances scolaires, a fortement diminué ces dernières années car ces trajets s'effectuent majoritairement sur le réseau autoroutier, aux caractéristiques géométriques plus sûres. La gravité des accidents est réduite par les interdictions de circulation des poids lourds et transports d'enfants et par le port plus fréquent de la ceinture de sécurité.

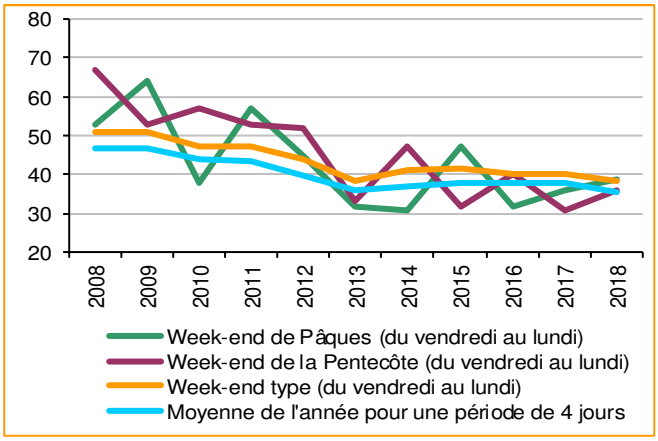
Juillet et août rassemblent un cinquième de la mortalité des enfants de 0-14 ans sur les cinq dernières années (110 enfants tués sur 511, dont 24 piétons et 68 passagers de VT) et, en 2018, un cinquième de la mortalité annuelle (574 personnes tuées sur 3248). Néanmoins, en 2018, la mortalité de ces deux mois est en baisse de - 10 % par rapport à 2017 et de - 31 % par rapport à 2010.

Sur les mois de juillet et août, la mortalité des deux-roues motorisés baisse de - 14 % en 2018 par rapport à 2017 (- 29 tués), notamment grâce aux 21 vies épargnées des usagers motocyclistes. Sur les mois de mars à mai, la baisse est de 23 % (42 vies épargnées) par rapport à l'année dernière. On constate que cette mortalité est fortement sujette aux conditions météorologiques.

Nombre de personnes tuées lors du réveillon du Nouvel An (31 décembre et 1er janvier)



Nombre de personnes tuées le week-end de Pâques et le week-end de Pentecôte



(capture écran Twitter)

Publié le 19/12/2018 à 21h06 par Le Berry Républicain

Un accident a eu lieu à Lunery, vers 18 heures. Trois personnes sont décédées dans le drame. Trois sont blessées dont une gravement *(note ONISR : l'homme décèdera).*

Trois personnes sont décédées après un face à face entre deux véhicules, sur la route de Primelles/Mareuil-sur-Arnon, à un kilomètre de la sortie de Lunery. (…) Dans la 206, se trouvaient **une femme de 75 ans qui est décédée**, et un **homme de 90 ans, en urgence vitale** et transporté à l'hôpital. Le couple est de Mareuil-sur-Arnon. Dans le Kangoo, il y avait quatre passagers, originaires de Bourges. **La conductrice, une femme de 50 ans, est décédée ainsi qu'une des trois passagères, âgée de 77 ans.** Celle-ci se trouvait à l'arrière. Les deux autres passagers, un père, âgé de 54 ans, qui se trouvait à l'avant, et son fils de 20 ans, qui se trouvait à l'arrière, sont légèrement blessés et ont été transportés également à l'hôpital.

Les longs week-ends

Les vendredis, samedis, dimanches, jours et veilles de fête représentent plus de la moitié de la mortalité routière (54 % en 2018).

Lors du réveillon du Nouvel An 2018, 17 personnes au total sont décédées sur les routes les 31 décembre 2017 et 1er janvier 2018. Sur les cinq dernières années, la moyenne du nombre de tués pour ces deux jours particuliers est très proche d'une période quelconque de deux jours : en moyenne il n'y a pas de surmortalité pour le passage au nouvel an ces cinq dernières années grâce aux mesures fortes facilitant des retours de fête plus sûrs.

Par le passé, les longs week-ends de Pâques, de Pentecôte, de l'Ascension et de la Toussaint se sont souvent révélés les plus mortels. Désormais, les déplacements s'effectuent de façon plus étalée (notamment lorsque les jours fériés sont compris dans une période de vacances scolaires), et en fonction des prévisions météorologiques. Néanmoins, les week-ends de la Pentecôte et de Pâques ont connu jusqu'en 2012 une mortalité généralement au-dessus de la moyenne des week-ends types de 4 jours (du vendredi au lundi inclus). En 2018, **les week-ends de Pâques et de la Pentecôte ont une mortalité équivalente à la moyenne de l'année** pour un week-end type qui est de 38 tués. On a en effet enregistré 36 décès pour le week-end de la Pentecôte et 39 pour celui de Pâques.

Les jours concentrant la plus forte mortalité en 2018

Samedi 1er décembre : 30 personnes tuées ;

Vendredi 5 octobre et lundi 7 mai : 20 personnes tuées.

Samedis-dimanches les plus mortels :
- les 1er-2 décembre : 41 personnes tuées ;
- les 15-16 septembre et 7-8 juillet : 33 personnes tuées ;
- les 2-3 juin : 31 personnes tuées.

Vendredis-samedis-dimanches les plus mortels :
- les 30 novembre-1er-2 décembre : 60 personnes tuées ;
- les 6-7-8 juillet : 47 personnes tuées ;
- les 14-15-16 septembre : 46 personnes tuées.

Accidents les plus graves en 2018

Sur les 3 050 accidents mortels survenus en 2018 :

- 1 compte 4 personnes tuées (voir article de presse en encadré, le 4e tué est la personne en urgence vitale décédée peu après) ;
- 18 (0,6 %) comptent 3 personnes tuées ;
- 159 (5,2 %) comptent 2 personnes tuées ;
- 2 872 (94,1 %) comptent 1 personne tuée.

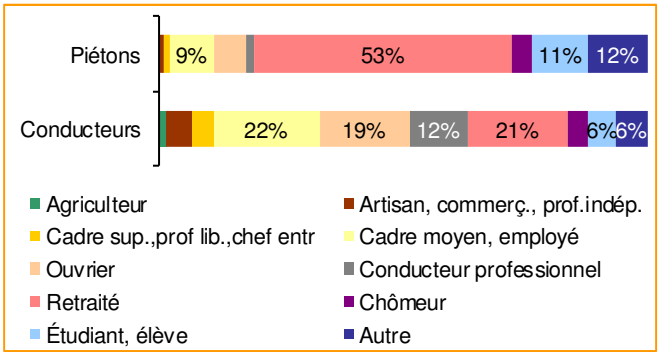
Eclairages spécifiques

Répartition des accidents, tués et blessés constatés selon les forces de l'ordre

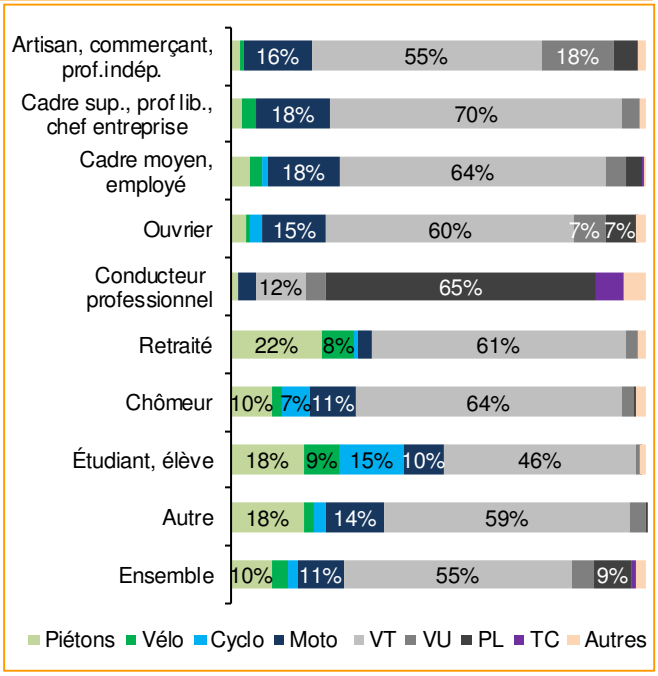
	Accidents corporels	Tués	Blessés
Métropole			
Gendarmerie	17 735	2 362	22 993
Police*	38 031	886	46 894
- dont PP	11 732	100	13 504
- dont CRS	4 921	100	6 662
- dont SP	21 378	686	26 728
Total	**55 766**	**3 248**	**69 887**
Outre-mer			
Gendarmerie	1 161	192	1 528
Police	1 425	48	1 838
Total	**2 586**	**240**	**3 366**

* La police nationale est composée de :
PP : Préfecture de police de Paris (départements 75, 92, 93, 94). Depuis le 01/01/18, la PP est également compétente sur les aéroports de Roissy/le Bourget et Orly, auparavant de compétence PAF.
CRS : Compagnies républicaines de sécurité (voies rapides urbaines).
SP : Sécurité publique (grandes agglomérations).

Répartition des piétons et conducteurs impliqués dans les accidents mortels selon la CSP



Répartition par CSP des piétons et conducteurs impliqués dans les accidents mortels selon le mode de déplacement



Les forces de l'ordre

La gendarmerie a enregistré 17 735 accidents corporels en métropole dont 2 201 mortels, la police 38 031 accidents corporels dont 849 mortels. Si 68 % des accidents sont comptabilisés en zone Police, la majorité des personnes tuées (73 %) le sont en zone Gendarmerie. En 2018, la Police Aux Frontières (PAF) n'intervient plus sur les accidents corporels.

Accidents avec un animal

28 personnes ont été tuées en 2018 dans un accident impliquant un animal soit 2 fois plus qu'en 2017 (15 tués). Sur les 26 accidents mortels concernés, 24 ont impliqué un animal sauvage.

Conditions météorologiques

En 2018, 83 % des accidents se sont produits par temps sec**,** 13 % par temps de pluie et 4 % dans des conditions plus particulières (neige, grêle, brouillard, etc.). La gravité des accidents par temps de brouillard est élevée : 13 % des accidents sont mortels, contre 5 % par temps sec ou par temps de pluie.

Catégories socioprofessionnelles

Parmi les accidents mortels, la CSP (catégorie socio-professionnelle) est connue pour 88 % des 522 piétons impliqués et 86 % des 4 763 conducteurs impliqués.

La **moitié des piétons tués** sont **des retraités**.

La répartition par CSP des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est plus équilibrée avec 3 catégories autour de 20 % : les cadres moyens/employés, les retraités et les ouvriers. Sur autoroute, la part de conducteurs professionnels atteint 22 %, derrière les cadres moyens/employés (26 %).

Quelle que soit la CSP, la grande majorité des piétons et des conducteurs impliqués dans les accidents mortels **sont des hommes**, excepté pour les piétons retraités (50 % de femmes) et les piétons étudiants (44 % de femmes). Pour les piétons tués ni étudiants, ni retraités, 18 % sont des femmes.

La répartition des piétons et conducteurs impliqués dans les accidents mortels présente des spécificités pour certaines CSP :

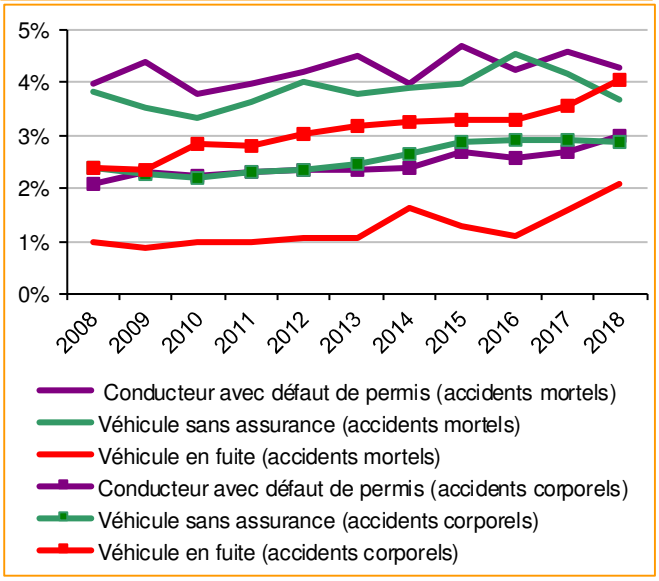
- 68 % des conducteurs professionnels impliqués conduisent un poids lourd ;
- la part des piétons est plus forte pour les retraités (22 % et même 46 % en ville) et pour les étudiants/élèves (18 % et même 38 % sur autoroute) que pour les autres CSP ;
- la part des cyclistes est plus élevée pour les retraités et les étudiants/élèves.

Dans les accidents mortels, parmi les conducteurs dont la CSP et **l'alcoolémie** sont connues, **la moitié des conducteurs au chômage sont alcoolisés contre 17 % pour l'ensemble des conducteurs**.

Statut du permis pour les conducteurs impliqués dans les accidents corporels

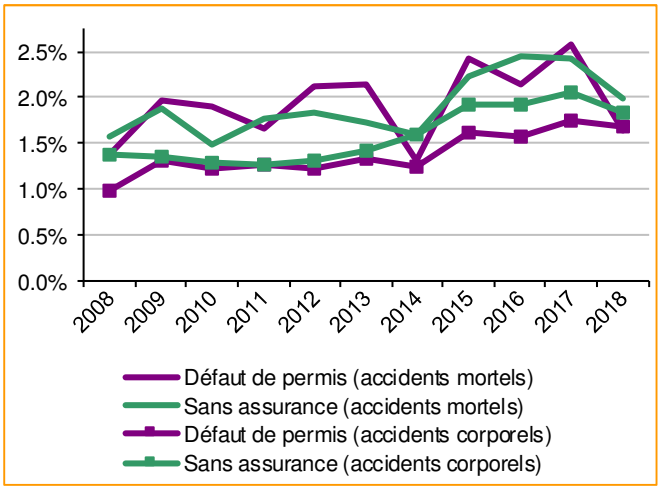
	Permis valide	Permis invalide et suspendu	Défaut de permis	Total
Motocyclette	12 770	71	671	13 512
Voiture de tourisme	53 797	327	1 068	55 192
Véhicule utilitaire	5 697	40	99	5 836
Poids lourd	2 930	12	7	2 949
Transport en commun	801	0	2	803
Autre véhicule	468	5	47	520
Total	**76 463**	**455**	**1 894**	**78 812**

Défaut de permis, véhicule sans assurance, véhicule en fuite : évolution des infractions relevées lors des accidents corporels et mortels



Exemple de lecture pour l'année 2018 :
- Dans les accidents mortels, 4,3 % des conducteurs ont un défaut de permis. Cette proportion est de 3 % dans l'ensemble des accidents.
- Dans les accidents mortels, 3,7 % des véhicules sont sans assurance. Cette part est de 2,9 % dans l'ensemble des accidents.
- Dans les accidents mortels, 2,1 % des véhicules sont en fuite. Cette part est de 4 % dans l'ensemble des accidents.

Évolution de la part des conducteurs sans permis ou sans assurance, présumés non responsables



Conduite sans permis

En 2018, 4 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel et 3 % de ceux impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis valide. Ces proportions ont augmenté respectivement de 0,3 point et 0,9 point depuis 2008. **202 personnes ont été tuées** dans un accident avec un conducteur sans permis valide, soit 6 % de l'ensemble des personnes tuées.

La part de conducteurs sans permis parmi les conducteurs impliqués dans les accidents mortels **est plus élevée pour les jeunes** : elle est de 6 % pour les 18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, et entre 1 % et 2 % au-delà de 44 ans.

57 % des conducteurs sans permis valide impliqués dans un accident mortel conduisent un véhicule de tourisme et 30 % une motocyclette.

Dans les accidents mortels, la moitié des conducteurs sans permis sont **positifs à l'alcool**[1]. Dans les accidents corporels, ils représentent un conducteur sur trois.

Parmi les conducteurs présumés non responsables des accidents corporels, la part de ceux sans permis valide est de 1,7 %. L'hypothèse que cette part est représentative de l'ensemble des conducteurs conduit à estimer que 650 000 personnes conduiraient sans permis en France (pour un nombre de permis valides de l'ordre de 38 millions).

Véhicules sans assurance

Dans 5 % des accidents mortels et 4 % des accidents corporels, un des véhicules n'est pas assuré. **175 personnes ont été tuées** dans ces accidents.

La proportion de véhicules sans assurance parmi l'ensemble des véhicules motorisés impliqués dans les accidents s'élève à 3 %. Ce ratio est de **8 % pour les cyclomoteurs**, 5 % pour les motocyclettes et de 2 % pour les véhicules de tourisme.

Parmi les conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels, la part de ceux conduisant un véhicule sans assurance est de 1,8 %. Un principe de calcul analogue au défaut de permis conduit à estimer le nombre de conducteurs avec un véhicule sans assurance à près de 700 000.

Délit de fuite

Un conducteur ou un véhicule est en fuite dans 3 % des accidents mortels et 7 % des accidents corporels. Ces proportions sont en hausse par rapport à 2008 (respectivement +1,8 points et +2,7 points).

101 personnes ont été tuées en 2018 dans un accident avec délit de fuite.

La part des accidents avec délit de fuite est deux fois plus élevée la nuit (10 %) que le jour (5 %).

[1] Parmi les conducteurs dont l'alcoolémie est connue.

PRO LASER III
INFRARED LIDAR SYSTEM

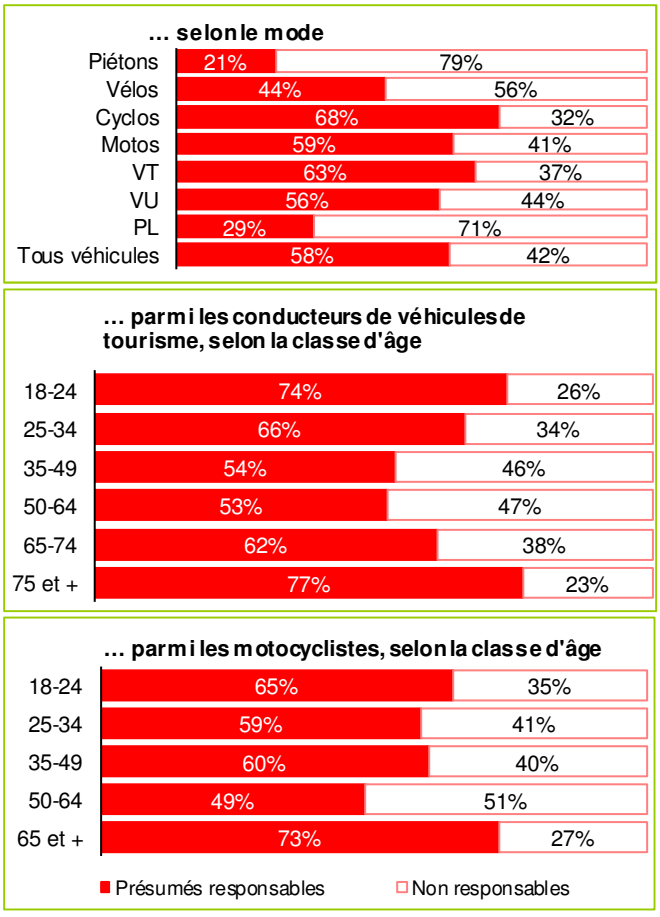
Facteurs comportementaux

La responsabilité présumée	102
La vitesse	104
Le non-respect des règles de circulation	106
L'alcool	108
Les stupéfiants	110
La santé	112
Le défaut d'attention	114
La ceinture	115
L'équipement du cycliste	116
L'équipement en deux-roues motorisé	117
Les comportements déclarés des conducteurs	118
Les infractions	120
Le permis à points	122
Les condamnations	124

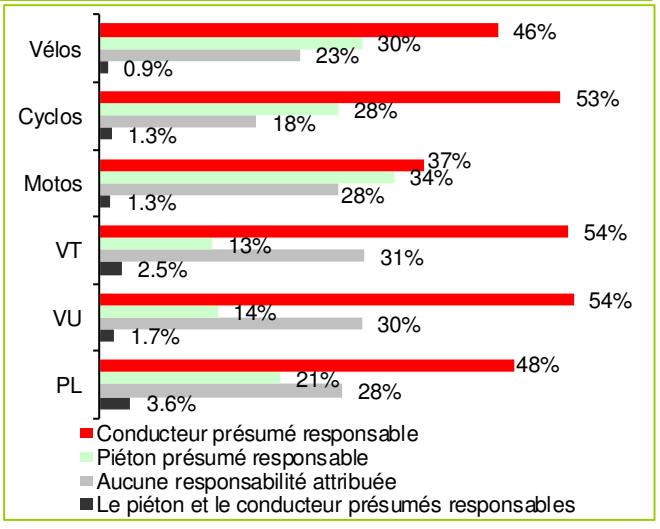
La responsabilité présumée

En 2018, parmi les 3 248 personnes décédées sur la route, 1 982 étaient responsables de leur accident. 39 % des personnes tuées, soit 1 266 personnes, l'ont été par la faute d'un autre usager impliqué dans l'accident.

Part des conducteurs et piétons présumés responsables dans les accidents mortels …



Répartition des responsabilités présumées dans un accident corporel impliquant un véhicule et un piéton



Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée lors de l'enquête de police et inscrite dans les fiches BAAC.

Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués : les piétons dans 21 % de leurs accidents mortels (en baisse cette année) et les cyclistes dans 44 %. En revanche les automobilistes, les conducteurs de véhicules utilitaires, les cyclomotoristes et les motocyclistes restent très souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués (respectivement 63 %, 56 %, 68 % et 59 %). Les conducteurs de poids lourds restent les moins présumés responsables des accidents mortels avec 29 %.

Automobilistes

La tranche d'âge 35-64 ans des conducteurs de véhicule de tourisme est associée à la proportion la plus faible de responsabilité présumée (54 % pour les 35-49 ans et 53 % pour les 50-64 ans). Les conducteurs des tranches d'âge extrêmes 18-24 ans et 75 ans et plus sont nettement plus souvent présumés responsables, avec des taux dépassant 70 %. Les 25-34 ans confirment leur niveau élevé de responsabilité atteint en 2017 avec 66 %, quand la responsabilité des 65-74 ans atteint 62 %.

Motocyclistes

La responsabilité présumée des conducteurs de motocyclettes dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués varie moins avec l'âge que chez les automobilistes. Elle décroît de l'ordre de 10 points entre les classes d'âge les plus jeunes (18-24 et 25-34 ans) et les plus âgées (50 ans et au-delà). La tranche des 65 ans et plus n'est pas suffisamment représentée (19 motards responsables sur un total de 26) pour que cette part de motards responsables puisse donner lieu à analyse.

Piétons

Dans les accidents corporels, la responsabilité présumée du piéton est le plus fréquemment engagée dans les accidents corporels lors de collision avec un vélo, un cyclo ou une moto. En cas de collision avec un motocycliste, la proportion de piétons ou motocyclistes présumés responsables est alors sensiblement équivalente. Le conducteur de véhicule utilitaire ou de tourisme est plus souvent responsable de l'accident corporel contre un piéton que les autres conducteurs.

Les femmes sont souvent victimes

En 2018, 756 femmes sont décédées dans un accident de la route. 298 étaient elles-mêmes responsables de l'accident, soit 39 % des femmes décédées dans un accident de la route. **Pour 362 femmes décédées, soit environ 1 femme tuée par jour, un homme était responsable de l'accident.** 78 femmes ont été tuées dans un accident où une autre femme était responsable (10 %).

Profil de l'auteur présumé d'accident mortel (APAM) en 2018 - selon les forces de l'ordre

83 % des auteurs présumés sont des hommes, 30 % sont âgés de 18 à 29 ans, 94 % sont de nationalité française.

80 % habitent le département de l'accident, 61 % circulent sur une route départementale, 65% conduisent un véhicule de tourisme, 59 % se déplacent pour leurs loisirs.

L'auteur présumé a moins de 12 points sur son permis de conduire dans 46 % des cas et au moins un antécédent judiciaire dans 42 % des cas, alors que la plupart des conducteurs ont bien 12 points sur leur permis.

5 % des APAM circulaient sans permis valide.

Plus de la moitié des APAM décèdent (62 %), mais un peu plus d'un quart (27 %) est indemne après l'accident.

Auteurs présumés d'accidents mortels (APAM)

En cas d'accident mortel, les forces de l'ordre peuvent renseigner, sur la base de leurs premières constatations, des informations concernant l'auteur présumé de l'accident mortel et jusqu'à 3 causes possibles (parmi 16 rubriques). Le graphe ci-dessous est établi, excepté pour les plus jeunes (moins de 18 ans), sur un effectif d'au moins 1 000 APAM par classe d'âge.

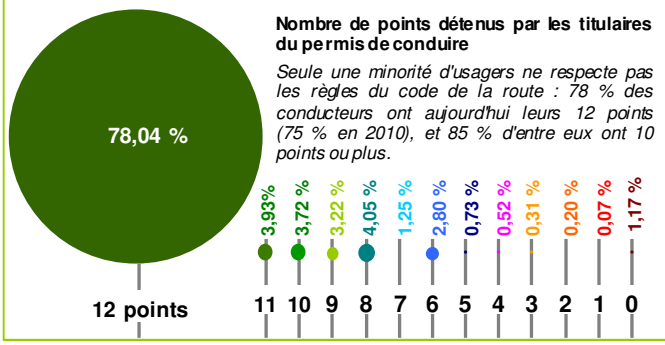
La vitesse excessive ou inadaptée est la première des causes principales identifiée. Elle intervient pour au moins un accident mortel sur 3. L'alcool intervient pour au moins un accident mortel sur 5, le refus de priorité au moins un accident mortel sur 8.

Les jeunes adultes de 18-24 ans et les 25-34 ans sont les plus adeptes de la vitesse. Ils conduisent souvent sous l'emprise de l'alcool et sont souvent positifs au test de stupéfiants. Ces substances sont encore plus présentes chez les 25-34 ans que chez les 18-24 ans. L'alcool et la vitesse sont également très présents jusqu'à 64 ans.

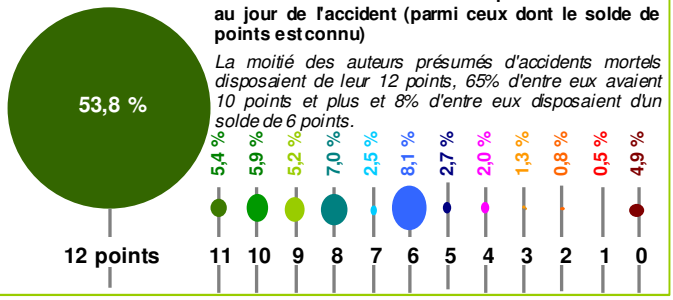
Le non-respect des priorités est prépondérant chez les femmes et chez les plus âgés (65 ans et plus), les seniors ayant plus de mal pour certains à s'insérer dans la circulation.

Comparaison entre le nombre de points détenus par les APAM et le nombre de points de l'ensemble des conducteurs (source FNPC)

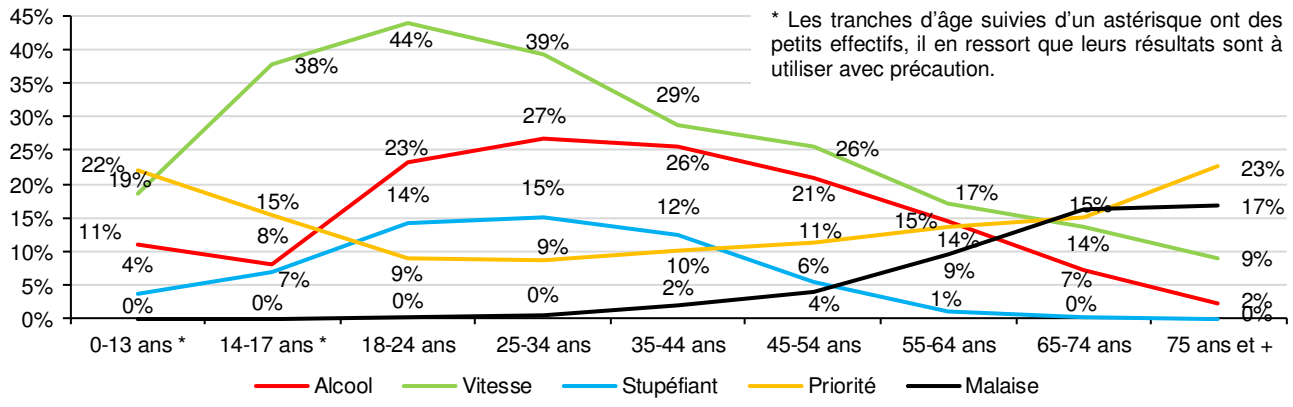
Permis à points (données au 20/06/2019)



APAM (données 2018)



Auteurs présumés d'accidents mortels : causes principales d'accidents mortels (en causes multiples) selon l'âge des auteurs présumés responsables sur les 3 ans 2016-2018 en France métropolitaine



[1] *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points – Bilan statistique de l'année 2018*, ONISR, 2019.

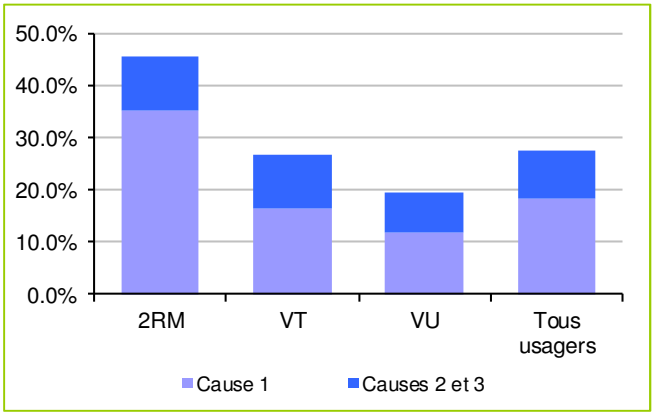
La vitesse

Les sanctions pour dépassement de la VMA

Dépassement de la VMA	Perte de points	Amende
Moins de 20 km/h, VMA > à 50 km/h	1	68 €, ou 45 € si payée dans les 3 jours
Moins de 20 km/h, VMA ≤ à 50 km/h	1	135 €, ou 90 € si payée dans les 3 jours
De 20 à 29 km/h	2	
De 30 à 39 km/h	3	135 €, ou 90 € si payée dans les 3 jours
De 40 à 49 km/h	4	
Plus de 50 km/h	6*	jusqu'à 1500 € et 3 ans de suspension
Récidive	6*	3750 €, peine de prison et 3 ans de suspension

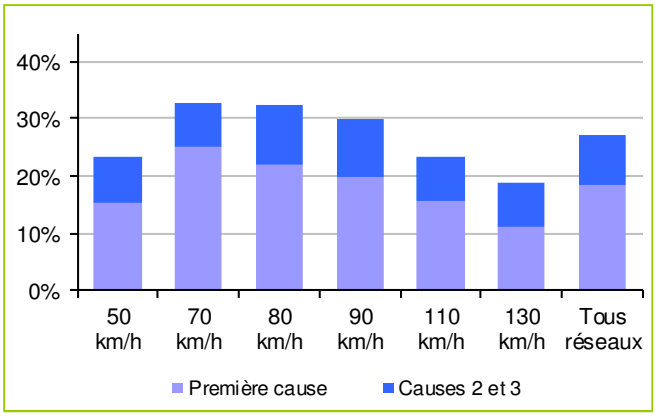
* Rétention du permis et convocation devant le tribunal.

Part du facteur vitesse selon la catégorie du véhicule dans les accidents mortels (APAM 2018)



* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

Part du facteur vitesse selon la vitesse limite autorisée dans les accidents mortels (APAM 2018)



* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

Vitesse maximale autorisée[1]

La vitesse maximale autorisée (VMA) en agglomération a été fixée à 60 km/h en 1954, puis 50 km/h en 1990. La VMA hors agglomération a été fixée en 1973-1974 à 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur route à chaussées séparées et à 90 km/h sur les autres routes. Cette dernière valeur a été abaissée à 80 km/h le 1er juillet 2018[2], excepté sur les sections de ces routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, où elle est maintenue à 90 km/h. Pour les conducteurs novices ou en cas de précipitations, les limites sont abaissées à 110 km/h sur autoroute et 100 km/h sur route à chaussées séparées. L'autorité de police de la circulation (préfet, président du conseil départemental ou maire) peut abaisser la VMA pour raison de sécurité, ou la porter à 70 km/h en agglomération. L'article L2213-1-1 du code général des collectivités territoriales autorise le maire à fixer, pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique, une VMA inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.

La vitesse dans les accidents

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation du véhicule, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. La plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

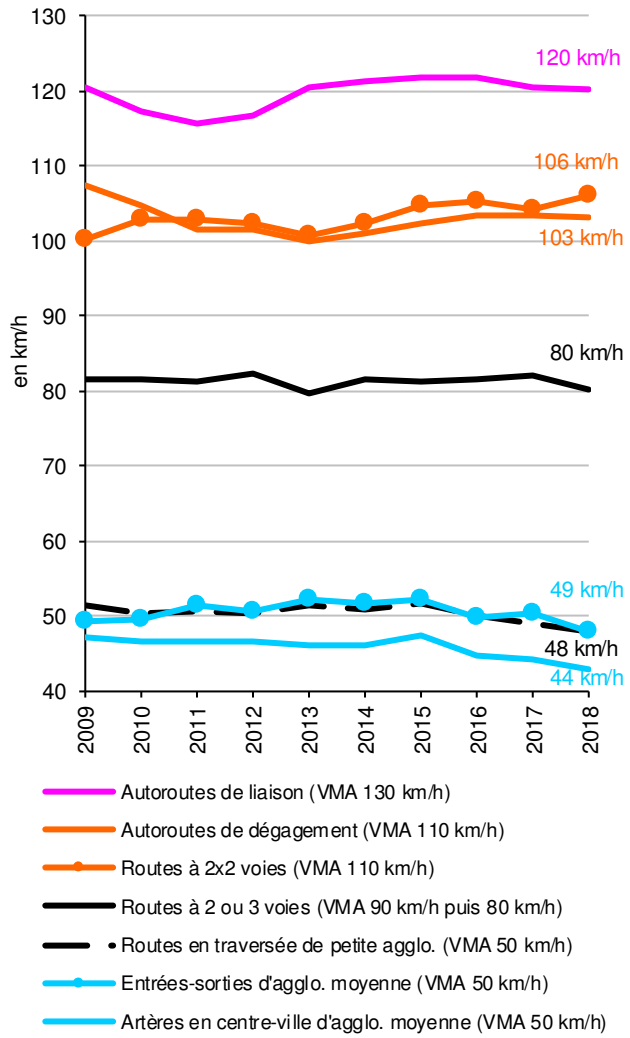
Les accidents mortels

Selon les informations relatives aux auteurs présumés d'accidents mortels renseignées par les forces de l'ordre[3], une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2018 dans 27 % des accidents (causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (45 %).

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 70 km/h (33 % des causes multiples), ce qui reflète probablement la difficulté pour les conducteurs de percevoir la spécificité de ces sections et de prendre conscience des dangers associés. Il est moins présent sur les autoroutes limitées à 130 km/h (19 %).

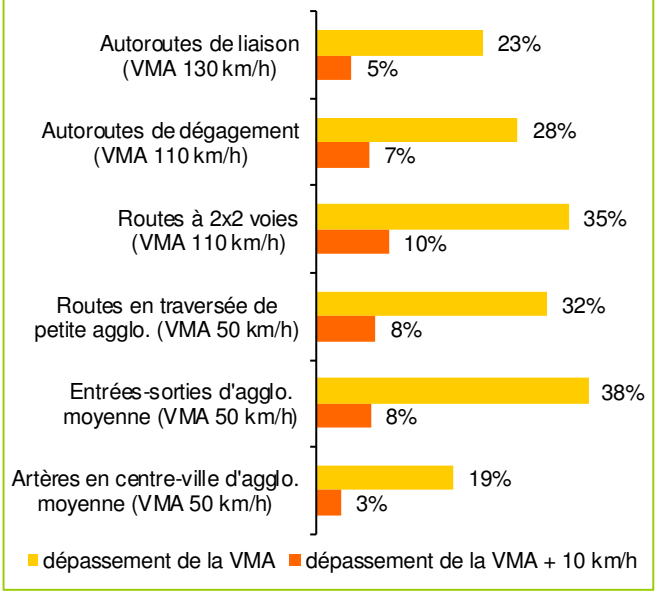
[1] Code de la route, articles R413-1 à R413-19.
[2] Décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.
[3] Fiche « La responsabilité présumée » et *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan 2018,* ONISR.

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme (VT), par réseau



Source : Observatoire des vitesses 2018, ONISR.

Taux de dépassement de la VMA et de la VMA + 10 km/h par les VT, de jour



Source : Observatoire des vitesses 2018, ONISR.

Vitesses moyennes pratiquées

La campagne 2018 de mesures de vitesses[1] indique une légère baisse de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme sur l'ensemble des réseaux, hormis les 2X2 voies ou l'on observe une hausse de la vitesse moyenne pratiquée de + 2 km/h par rapport à 2017.

Sur les routes limitées à 80 km/h depuis mi-2018, la vitesse moyenne pratiquée sur l'année baisse de - 2 km/h. En agglomération (VMA 50 km/h), la tendance à la baisse en centre-ville et dans les traversées de petites agglomérations se confirme (- 3 km/h depuis 2015). Toutefois les taux de dépassement de la VMA restent élevés sur les axes urbains (32 % en traversée de petites agglomérations et 38 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes).

VMA, vitesses pratiquées et accidentalité

Selon différentes expériences internationales rapportées par l'OCDE[2], une baisse de 10 km/h de la VMA induit généralement une baisse des vitesses pratiquées de 2 à 5 km/h, cette variabilité étant liée notamment aux actions de communication et de contrôle associées. En France, en 2015-2017, l'abaissement de la VMA de 90 à 80 km/h sur 86 km de routes nationales s'est accompagné d'une baisse des vitesses moyennes pratiquées de 4,7 km/h[3]. Lors de l'application sur tout le territoire au 1er juillet 2018, la baisse a d'abord été de - 3,9 km/h pour les VT, et - 1,8 km/h pour les PL[4].

Les travaux des chercheurs Nilsson et Elvik ont produit des modèles estimant la variation relative du nombre d'accidents ou de victimes observé sur un réseau donné en fonction de la variation de la vitesse moyenne pratiquée par les véhicules, si tous les autres facteurs ne varient pas. Sur la base d'une analyse détaillée de 115 études internationales, Elvik[5] a conclu que pour une diminution de la vitesse moyenne de 1 %, la baisse de la mortalité serait de 4,6 % sur les routes hors agglomération et les autoroutes, et de 3 % en agglomération.

En France, la mise en œuvre du contrôle automatisé a permis de baisser de 92 km/h (2002) à 85 km/h (2005) les vitesses moyennes pratiquées par les VT sur les routes limitées à 90 km/h, Sur la même période, la mortalité sur les routes bidirectionnelles hors agglomération a baissé de - 37 %.

[1] Observatoire des vitesses de l'ONISR. Résultats consultables sur : https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/contenus/etudes-et-recherches/comportements-en-circulation/observations/observatoire-des-vitesses

[2] International Transport Forum (OCDE), *Speed and Crash risk*, 2018.

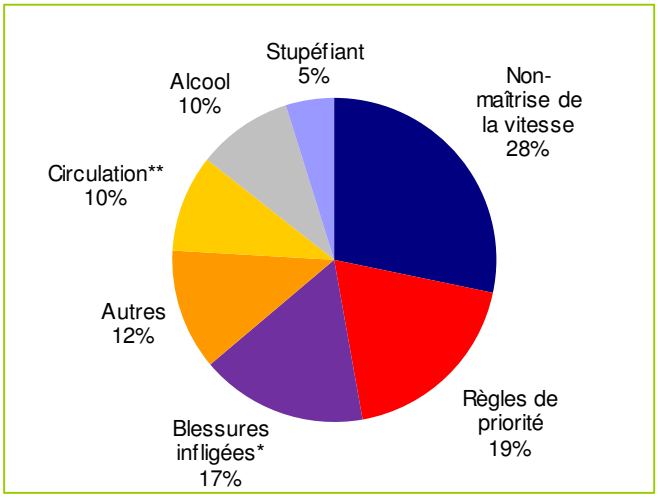
[3] *Expérimentation de l'abaissement de la vitesse limite autorisée à 80 km/h - Bilan des observations des vitesses pratiquées*, Cerema, décembre 2017.

[4] voir p. 40-41, l'évaluation et les résultats de l'observatoire des vitesses du Cerema.

[5] Elvik R., *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses*, TØI Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.

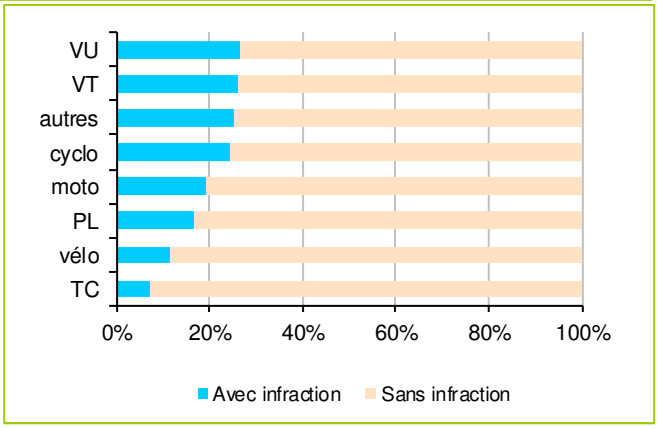
Le non-respect des règles de circulation

Répartition des infractions commises par les conducteurs, relevées dans le BAAC (parmi celles relevées plus de 100 fois)

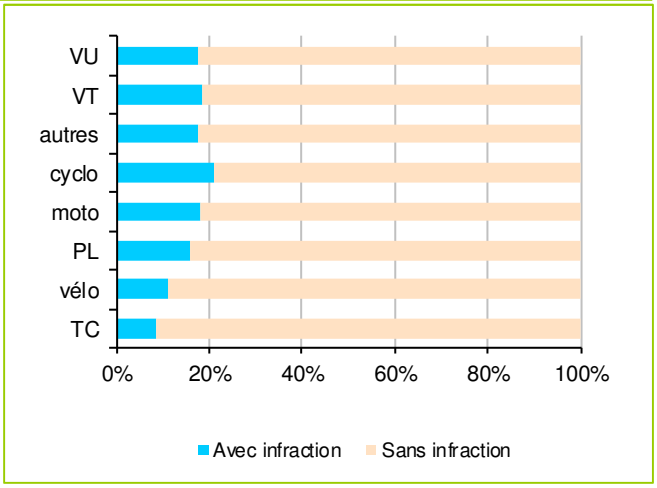


* « Blessures infligées » regroupe les infractions relevées pour des blessures involontaires infligées à un tiers par un conducteur.
** « Circulation » regroupe les infractions aux règles de circulation comme les changements de direction ou de file dangereux ou sans avertir, le franchissement d'une ligne continue, etc.

Répartition des conducteurs « avec » et « sans » infraction par catégorie de véhicule dans les accidents mortels



Répartition des conducteurs « avec » et « sans » infraction par catégorie de véhicule dans les accidents corporels (hors mortels)



Le code de la route fixe des règles de circulation et de priorité pour des trajets en sécurité. Il régit notamment les priorités aux intersections, les dépassements, les distances de sécurité, les arrêts ou stationnements, les changements de files et les usages obligatoires du clignotant.

Les BAAC permettent de saisir jusqu'à 2 infractions constatées par usager. Pour autant, le champ « infraction » reste peu renseigné. Il comprend néanmoins 26 851 infractions relevées chez les conducteurs. 91 % de ces infractions ont été relevées plus de 100 fois, les infractions liées au défaut de maîtrise de la vitesse étant les plus fréquentes.

En 2018, parmi les 87 896 conducteurs impliqués dans des accidents corporels non mortels, 19 438 conducteurs, soit 22 %, ont eu au moins une infraction relevée. Pour les accidents mortels, ce taux est proche : 24 % (1 494 conducteurs sur les 6 257 impliqués). Il a diminué de 10 points par rapport à 2017 (34 %). Cette baisse est sensible pour les cyclomotoristes (- 17 points), les motocyclistes (- 12 points) et les automobilistes (- 11 points).

Hommes - femmes

Dans les accidents corporels, 24 % des conducteurs hommes ont commis une infraction contre 19 % de femmes. Chez les conducteurs majeurs, c'est pour les 18-24 ans que la différence entre les deux sexes est la plus importante (29 % des hommes et 21 % des femmes). Les taux d'infractions sont les plus bas pour les 45-64 ans conducteurs hommes et les 35-44 ans conducteurs femmes.

Piétons

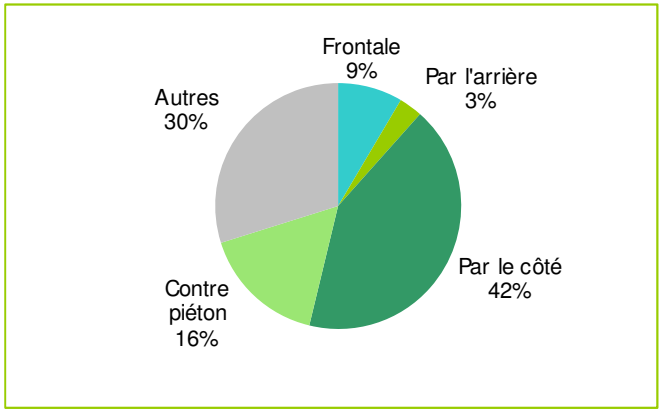
Dans le BAAC, sont également indiquées des infractions pour les piétons. Ainsi en 2018, 1 075 infractions ont été relevées et la quasi-totalité concerne la traversée ou la circulation irrégulière de piétons sur la chaussée. 57 % des décès de piétons dont on connaît la localisation sont intervenus sur chaussée hors d'un passage pour piétons. Parmi ces 246 décès, 98 piétons étaient à moins de 50 m d'un passage (5 cas hors agglomération) et 148 étaient à plus de 50 m (dans 2 cas sur 3 hors agglomération ou sur autoroute).

Distances de sécurité

20 752 infractions pour « conduite d'un véhicule sans laisser une distance de sécurité avec le véhicule qui précède » ont été relevées en 2018, en augmentation de 9 % par rapport à 2017. D'après l'observatoire de la SANEF[1], 23% des conducteurs ne respectent pas les distances de sécurité. Alors que les chantiers sont annoncés au moins 800 m avant, 47 % des poids lourds changent de voie à moins de 400 m du début du balisage, 10 % à moins de 100 m et 5 % au début.

[1] https://www.sanef.com/fr/actualites/observatoire-comportements-2018

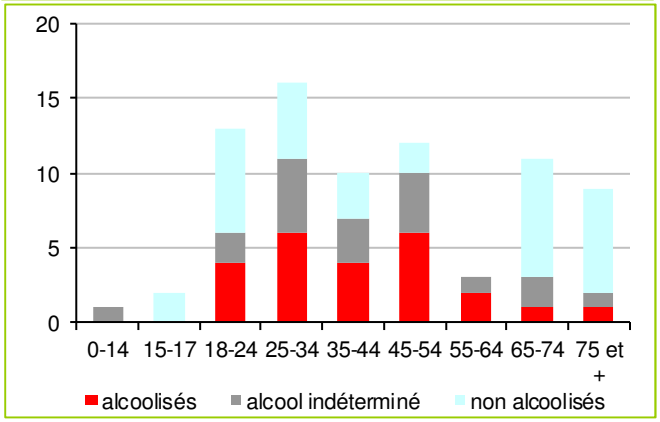
Répartition des personnes tuées en intersection par type de collision



Causes principales (multi-causes) des accidents mortels selon l'étude des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels 2018

Causes identifiées dans un accident mortel	France métropolitaine
Vitesse	27%
Alcool	18%
Autre cause	11%
Cause indéterminée	15%
Priorité	10%
Inattention	10%
Stupéfiant	9%
Malaise	7%
Dépassement dangereux	5%
Somnolence / Fatigue	3%
Changement de file	4%
Contresens	2%
Obstacle	1%
Facteurs liés au véhicule	0%
Téléphone	1%
Non respect des distances de sécurité	1%
Total	**124%**

Répartition des conducteurs d'un véhicule à contresens impliqués dans les accidents selon la classe d'âge et l'alcoolisation



Seuls les accidents sur les autoroutes et routes à chaussées séparées sont pris en compte.

Refus de priorité

Le nombre d'infractions liées aux règles de priorité en intersection, hors contrôle automatisé, s'élève à 271 751 en 2018. Selon les forces de l'ordre, 10 % des accidents mortels sont liés à des refus de priorité.

En 2018, 18 821 accidents corporels se sont produits en intersection : 649 personnes ont été tuées et 23 158 blessées, soit 20 % de la mortalité routière et 33 % des blessés. 16 % des accidents en intersection se sont déroulés hors agglomération, mais ils ont occasionné 50 % des décès. De plus, 80 % des blessés en intersection l'ont été en agglomération.

Dépassement dangereux

Selon les données du fichier BAAC concernant les manœuvres principales avant l'accident, 6 % des accidents impliquent au moins un véhicule effectuant une manœuvre de dépassement. Ces accidents ont occasionné 6 % des décès (182 personnes tuées). Les manœuvres de déport (à droite ou à gauche) concernent 11 % des accidents, occasionnant 24 % des décès (793 personnes).

Les infractions liées aux dépassements, difficiles à relever pour les forces de l'ordre, sont passibles d'un retrait de 3 points sur le permis de conduire. 15 289 infractions pour « dépassement de véhicule par la droite » (augmentation de + 26 % par rapport à 2017), 13 686 pour « dépassement malgré une interdiction préalable » et 5 917 infractions pour « dépassement de véhicule sans avertissement préalable nécessaire du conducteur dépassé » (augmentation de + 29 % par rapport à 2017), ont été établies en 2018.

Sur autoroute, l'observatoire des comportements 2018 de la SANEF[1] relève que 35 % des conducteurs n'utilisent pas le clignotant pour doubler ; 48 % ne l'utilisent pas pour se rabattre. 37 % des conducteurs restent sur la voie du milieu quand ils peuvent se rabattre ; la nuit, c'est plus d'un conducteur sur deux. Ceci peut induire des manœuvres dangereuses de dépassement par la droite.

Contresens et sens interdit

Sur une autoroute ou une route à chaussées séparées, 84 accidents, dont 18 mortels, sont dus en 2018 à un véhicule circulant à contresens. Ils ont occasionné 20 tués.

Depuis 2012, ces accidents de contresens sont en baisse de - 27 % alors que l'ensemble des accidents sur autoroute ou route à chaussées séparées est en hausse de + 6 %.

30 839 infractions (retrait de 4 points) pour « circulation en sens interdit » ont été relevées en 2018 sur l'ensemble des réseaux.

[1] Dossier de presse, Observatoire Sanef des comportements, 7ème édition, Sanef, Juillet 2018.

L'alcool

Dans 30 % des accidents mortels, un conducteur est alcoolisé. Cette part est stable depuis 2000 et monte à 50 % la nuit.

Accidents avec alcool	Cond alcoolisés	Tués dans acc. avec alcool	dont Tués cond alcool	Blessés dans acc. avec alcool	dont Blessés cond alcool	T/ 100B*
5 398	5 443	747	494	7202	3 295	10

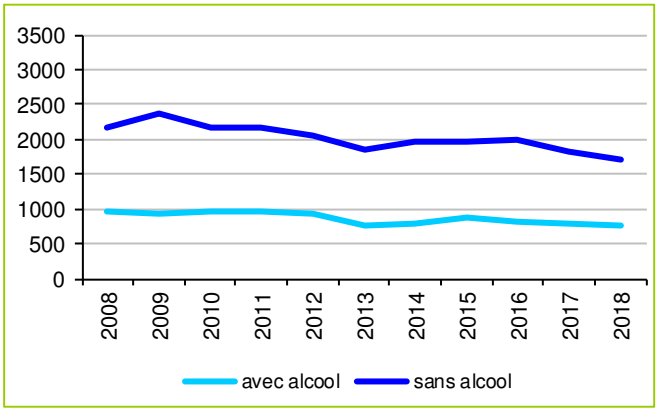
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans les accidents avec alcool entre…**

2017 et 2018	2010 et 2018	2005 et 2010
- 4,0 %	- 3,1 %	- 6,6 %

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés (B) dans les accidents avec alcool

** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre d'usagers tués dans les accidents avec alcool a baissé en moyenne de - 3,1 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées par an dans un accident avec ou sans alcool



Nombre de personnes tuées dans les accidents…

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
avec alcool	963	964	925	762	779	866	819	778	747
sans alcool	2 160	2 168	2 064	1854	1974	1971	2 003	1814	1715
Total taux d'alcool connu	3 123	3 132	2 989	2 616	2 753	2 837	2 822	2 592	2 462
Ensemble de la mortalité	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477	3 448	3 248

Part de mortalité des accidents avec alcool…

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
parmi les accidents au taux d'alcool connu	31%	31%	31%	29%	28%	31%	29%	30%	30%
parmi l'ensemble des accidents mortels	24%	24%	25%	23%	23%	25%	24%	23%	23%

Lecture : en 2018, 2 462 personnes ont été tuées dans un accident où l'alcoolémie était connue. Parmi elles, 747 l'ont été dans un accident avec alcool. 747/2462 = 30 %.
Parmi l'ensemble des 3 248 personnes tuées en 2018, les 747 qui l'ont été dans un accident avec alcool en représentent : 747/3 248 = 23 %.

Le **risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié en moyenne par 18 chez les conducteurs alcoolisés,** avec un effet-dose marqué. Selon les résultats ACTUSAM[1], le risque est multiplié :

- par 6,4 entre 0,5 et 0,8 g/l ;
- par 8,3 entre 0,8 et 1,2 g/l ;
- par 24,4 entre 1,2 et 2 g/l ;
- jusqu'à 44,4 au-delà de 2 g/l.

En 2018, au moins 747 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool[2]. Elles représentent **30 % des personnes tuées** dans les accidents avec alcool connu (cf encadré en bas), une part relativement stable depuis 2000. Extrapolé sur l'ensemble des accidents, il est estimé que **985 personnes ont été tuées en 2018 dans un accident avec un conducteur alcoolisé, contre 1 035 en 2017.**

En 2018, au moins 5 398 accidents corporels impliquent un conducteur alcoolisé, soit 14 % de l'ensemble des accidents dont l'alcoolémie est connue. Les accidents avec un conducteur alcoolisé sont nettement **plus graves que les autres**. 13 % des accidents avec alcool sont mortels contre 5 % pour ceux sans alcool.

Conduite sous influence

Au moins 983 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise d'une substance psychoactive, alcool ou stupéfiants, soit **43,5 % des personnes tuées** dans un accident avec alcool/stup. connus. Extrapolé sur l'ensemble des accidents, on estime que **1 414 personnes ont été tuées en 2018 dans un accident impliquant un conducteur sous influence**, contre 1 543 en 2017. La moitié des conducteurs concernés sont uniquement alcoolisés, un quart seulement sous l'emprise de stupéfiants et un quart cumule les deux. Ces parts varient en fonction de l'âge : la part de l'alcool seul passe de 35 % pour les 25-34 ans, à 44 % pour les 35-44 ans et à 68 % pour les 45-64 ans. A l'inverse, la part des conducteurs cumulant les deux est respectivement de 39 %, 29 % et 13 %.

En 2018, 70 % des accidents corporels du fichier BAAC disposent de l'information alcool, pour 76 % des accidents mortels.

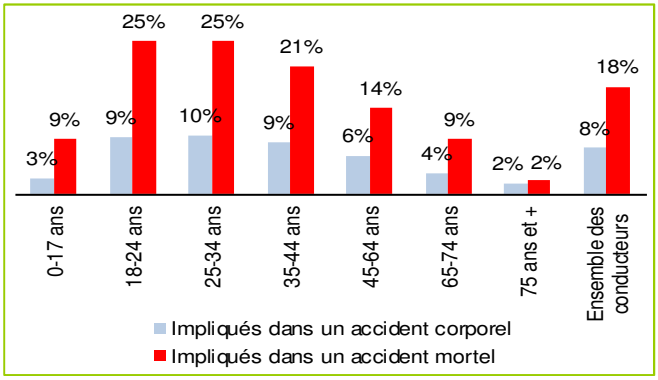
Les analyses sont donc réalisées sur les accidents où l'alcoolémie est connue, en distinguant :

- **les accidents avec alcool** : au moins un conducteur impliqué a un taux d'alcoolémie illégal ;
- **les accidents sans alcool :** tous les conducteurs ont un taux d'alcoolémie renseigné et légal ;
- **les accidents avec alcoolémie indéterminée :** au moins un conducteur à l'alcoolémie non connue ; sans conducteur avec alcoolémie illégale.

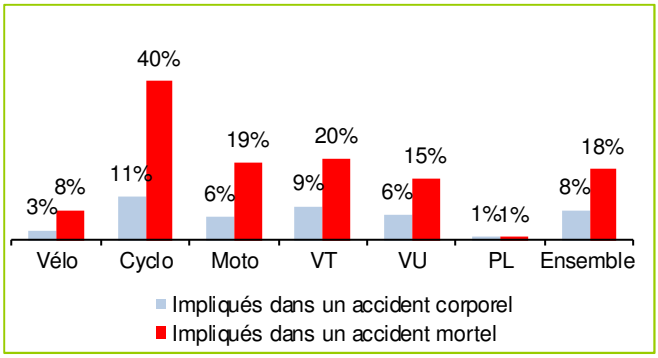
[1] *Stupéfiants et accidents mortels (Etude ACTUSAM 2016) - Analyse des accidents mortels de l'année 2011.*

[2] Un conducteur est considéré ici comme alcoolisé si son taux est supérieur à 0,5 g/l. Le fichier BAAC ne permet pas d'étudier pour l'instant le cas spécifique (0,2 g/l) des conducteurs en « permis probatoire ».

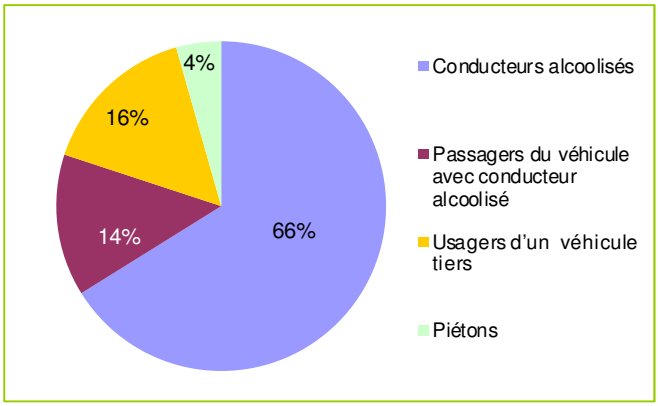
Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcoolémie connu, selon la tranche d'âge



Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcoolémie connu, selon la catégorie d'usagers



Répartition des personnes tuées dans les accidents avec alcool



Part des conducteurs/piétons alcoolisés parmi les impliqués du même âge dans un accident mortel

	piéton	vélo	cyclo	moto	VT
15-17 ans	*	*		*	*
18-24 ans		*			
25-34 ans		*	*		
35-44 ans		*	*		
45-54 ans		*	*		
55-64 ans			*		
65-74 ans			*	*	
75 ans et +			*	*	
	<10%	10-20%	20-30%	30-40%	40% et plus

18% (moyenne tous âges, tous modes)

* Effectifs faibles.

Source : données chiffrées disponibles page 10 (Aide-mémoire de l'accidentalité en France).

Conducteurs alcoolisés

Dans les accidents mortels pour lesquels l'alcoolémie est connue, 18 % des conducteurs sont alcoolisés. L'alcool au volant concerne toutes les générations et particulièrement les personnes âgées de **18 à 34 ans**.

Selon le mode de déplacement, les parts de conducteurs alcoolisés varient : **40 % des conducteurs de cyclomoteur** impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés, mais seuls 0,9 % des conducteurs de PL impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés.

92 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont des hommes contre 79 % pour les conducteurs non alcoolisés.

Le taux d'alcool est supérieur à 1,5 g/l pour 63 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel et pour 54 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans l'ensemble des accidents.

Piétons alcoolisés

L'alcoolémie des piétons tués est connue pour trois cinquièmes d'entre eux. En 2018, sur les 271 piétons tués avec un taux d'alcoolémie connu, 66 ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l (soit 24 % d'entre eux). Pour 34 d'entre eux, il est supérieur à 2 g/l.

50 des 66 piétons alcoolisés tués l'ont été hors agglomération, soit 3 sur 4 contre 1 sur 4 pour les piétons non alcoolisés.

Victimes des accidents avec alcool

80 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé sont soit le conducteur lui-même soit un passager de son véhicule.

Les accidents mortels avec alcool sont plus souvent des accidents sans tiers (un véhicule seul sans piéton) que les accidents sans alcool (58 % contre 30 %). Entre 2013 et 2017, dans les accidents mortels avec alcool, **42 % des occupants tués de VT dont le conducteur était alcoolisé** ne portaient **pas de ceinture** (parmi les usagers dont le port de la ceinture est renseigné), contre 21 % si le conducteur n'était pas alcoolisé.

La nuit et le week-end

Deux tiers des accidents mortels avec alcool ont lieu de nuit (contre un tiers pour les accidents sans alcool).

La nuit, l'alcool est présent dans la moitié des accidents mortels (et atteint 56 % le week-end), alors que de jour, l'alcool est présent dans 17 % des accidents mortels. Les week-ends regroupent la moitié des accidents mortels avec alcool (de jour comme de nuit).

Du lundi au vendredi, la fréquence horaire des accidents mortels avec alcool (nombre moyen d'accidents par heure) est 3 fois plus élevée entre 15 h et 1 h du matin que pendant le reste de la journée. Le week-end (du vendredi soir au dimanche soir 20 h), le pic des accidents est décalé plus tard dans la nuit, de 20 h à 7 h, avec une fréquence 2 fois plus élevée que le reste de la journée.

Les stupéfiants

Accidents avec stup.	Cond positif aux stup.	Tués dans acc. avec stup.	dont Tués cond avec stup.	Blessés dans acc. avec stup.	dont Blessés cond avec stup.	T/ 100B
2 395	2 426	502	315	3 226	1 645	16

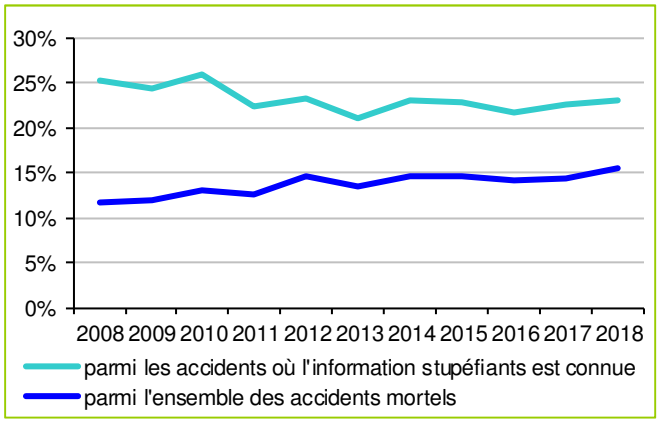
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans les accidents avec stupéfiants entre…**

2017 et 2018	2010 et 2018
+ 1,6 %	- 0,5 %

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés (B) dans les accidents avec stupéfiants

** Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre d'usagers tués dans les accidents avec stupéfiants a baissé en moyenne de - 0,5 % par an.

Évolution de la proportion de personnes tuées dans un accident avec stupéfiants



Nombre de personnes tuées dans les accidents…

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
… avec stupéfiants	498	510	522	499	531	436	492	501	488	494	502
… sans stupéfiants	1469	1581	1494	1739	1754	1640	1655	1694	1768	1694	1675
Total information stupéfiants connue	1967	2 091	2 016	2 238	2 285	2 076	2 147	2 195	2 256	2 188	2 177
Ensemble de la mortalité	4 275	4 273	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477	3 448	3 248

Part de la mortalité dans les accidents avec stupéfiants…

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
… parmi les accidents où l'information stupéfiants est connue	25%	24%	26%	22%	23%	21%	23%	23%	22%	23%	23%
… parmi l'ensemble des accidents mortels	12%	12%	13%	13%	15%	13%	15%	14%	14%	14%	15%

Lecture : en 2018, 2 177 personnes ont été tuées dans un accident où la consommation de stupéfiants était connue. Parmi elles, 502 l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants. 502/2177 = 23 %. Parmi l'ensemble des 3 248 personnes tuées en 2018, les 502 qui l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants en représentent : 502/3 248 = 15 %.

Un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel[1]. Le cannabis est le produit stupéfiant illicite le plus souvent détecté chez les personnes impliquées dans les accidents mortels et positives aux stupéfiants. La proportion d'accidents mortels qui serait évitée si aucun conducteur n'était positif au cannabis est estimée à 4,2 %.

En 2018, d'après le fichier BAAC, au minimum 502 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants. Elles représentent **23 % des personnes tuées** dans les accidents mortels au résultat de test connu. Extrapolé sur l'ensemble des accidents, il est estimé **que 749 personnes ont été tuées en 2018 dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants**, contre 778 en 2017.

Conducteurs alcoolisés et positifs pour au moins un produit stupéfiant

Parmi les 448 conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel en 2018, **la moitié (239) présente également un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l.** Une proportion similaire est également constatée dans les accidents corporels.

Dans les accidents mortels, la proportion de conducteurs alcoolisés parmi ceux positifs aux stupéfiants atteint :

- 54 % pour les conducteurs âgés de 18 à 24 ans ;
- 61 % pour les conducteurs âgés de 25 à 34 ans ;
- 52 % pour les conducteurs âgés de 35 à 44 ans ;
- 60 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme quel que soit l'âge.

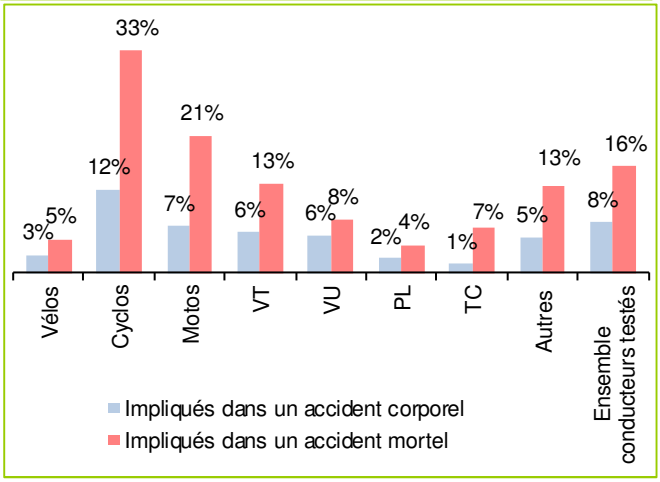
Parmi les 645 conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels et dont le résultat du test aux stupéfiants est connu, 37 % sont également positifs à au moins un stupéfiant.

En 2018, 37 % des accidents non mortels du fichier BAAC disposent de l'information stupéfiants, pour 67 % des accidents mortels (50 % en 2010). Les analyses sont donc principalement réalisées sur les accidents mortels en distinguant :

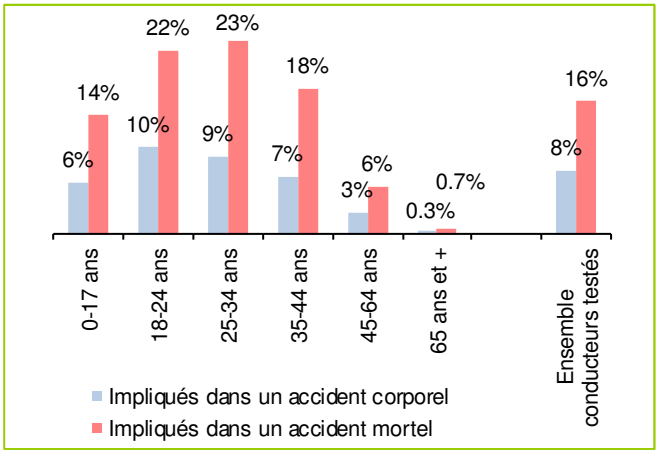
- les accidents avec stupéfiants, c'est-à-dire ceux où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif,
- les accidents sans stupéfiants, c'est-à-dire ceux où tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés négatifs aux stupéfiants,
- les accidents où l'information « stupéfiants » est indéterminée, c'est-à-dire ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur non contrôlé ou au résultat de test non connu.

[1] Jean-Louis MARTIN *et al.*, *Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM)*, DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.

Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par catégorie d'usagers



Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par classe d'âge



Exemple de lecture : parmi les conducteurs âgés de 18 à 24 ans impliqué dans un accident mortel et testés, 22 % sont positifs à au moins un stupéfiant.

Drogues, chiffres clés 8ème édition. *OFDT Juin 2019*

Cannabis :
18 millions de personnes âgées entre 11 et 75 ans en ont fumé au moins une fois au cours de leur vie (expérimentateurs),
dont 5 millions en ont fumé au cours de l'année,
dont 1,5 million en fument au moins 10 fois par mois,
dont 900 000 usagers quotidiens.

Cocaïne :
2,1 millions d'expérimentateurs,
dont 600 000 usagers dans l'année.

MDMA / Ecstasy :
1,9 million d'expérimentateurs,
dont 400 000 usagers dans l'année.

Héroïne :
500 000 expérimentateurs.

Conducteurs positifs pour au moins un produit stupéfiant

Dans les accidents mortels, 16 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants, c'est 3 points de plus qu'en 2017. Cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 33 % pour les cyclomotoristes, 13 % pour les automobilistes et 4 % pour les conducteurs de poids lourds.

Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :
- à 63 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 20 % des conducteurs de motocyclette,
- à 91 % des hommes,
- à 28 % âgés de 18 à 24 ans, à 33 % de 25 à 34 ans et à 23 % de 35 à 44 ans.

Parmi les 18-24 ans, 22 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est équivalente pour les 25-34 ans (23 %) et baisse fortement à partir de 45 ans (6 % pour les 45-64 ans).

Une analyse[1] sur les accidents mortels de 2011 où l'information sur les stupéfiants était présente a montré que sur les 12 % d'usagers contrôlés positifs, 80 % l'étaient au cannabis, généralement seul. La moitié des usagers contrôlés positifs aux stupéfiants avait entre 20 et 29 ans.

Piétons positifs pour au moins un produit stupéfiant

En 2018, un résultat de test aux stupéfiants est renseigné pour 46 % des piétons tués (215 personnes sur 470).

37 piétons tués sur les 215 contrôlés sont positifs aux stupéfiants. 20 de ces piétons tués sont âgés de 18 à 34 ans.

La nuit, le jour et le type de journée

La nuit, 30 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels sont positifs aux stupéfiants ; ils sont deux fois plus présents que dans les accidents survenus de jour. Ils sont également plus souvent présents dans les accidents mortels le week-end que les jours ouvrés.

Proportion d'accidents avec conducteur positif aux stupéfiants parmi les accidents mortels renseignés

	Jours ouvrés	Week-end	Ensemble
Jour	16%	22%	**17%**
Nuit	28%	32%	**30%**
Ensemble	**20%**	**27%**	**23%**

Exemple de lecture : le week-end, la nuit, dans 32 % des accidents mortels, au moins un conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants.

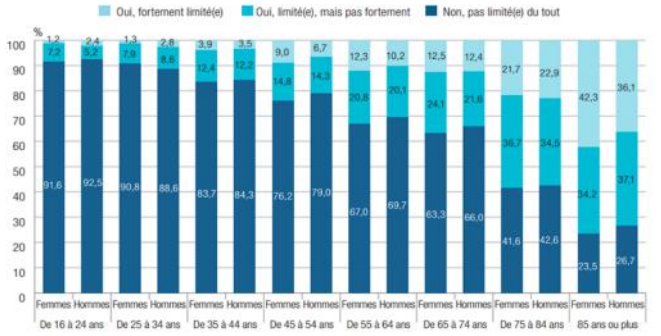
[1] Analyse réalisée par le Cerema sur la base de données VOIESUR.

La santé

Conduire nécessite des capacités perceptives, motrices, cognitives et exige des aptitudes comportementales.

Le dépistage et la prise en charge précoce des affections permettent très souvent de maintenir la capacité de conduire et préserver ainsi son autonomie dans les déplacements.

Répartition des personnes déclarant une limitation d'activité* depuis au moins six mois selon l'âge et le sexe, en 2015* (en %)



* Libellé de la question : « Depuis au moins 6 mois, en raison de problèmes de santé, êtes-vous limité(e) dans les activités que font les gens habituellement ? »
Champ • France métropolitaine, population vivant en ménage ordinaire, âgée de 16 ans ou plus.
Source • Enquête statistique sur les ressources et les conditions de vie SRCV-SILC (Eurostat 2015).

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Association Nationale de PRÉVENTION en ALCOOLOGIE et ADDICTOLOGIE A.N.P.A.A.

Repérage précoce et Intervention brève
Questionnaire FACE
Elaboré et validé au cours du programme
«Boire Moins C'est Mieux» porté par l'ANPAA

	Score
1. A quelle fréquence vous arrive-t-il de consommer des boissons contenant de l'alcool ? *	
Jamais (0) / Une fois par mois ou moins (1) / 2 à 4 fois par mois (2) / 2 à 3 fois par semaine (3) / 4 fois ou plus par semaine (4)	
2. Combien de verres standards buvez-vous au cours d'une journée ordinaire où vous buvez de l'alcool? *	
Un ou deux (0) / Trois ou quatre (1) / Cinq ou six (2) / Sept à neuf (3) / Dix ou plus (4)	
3. Votre entourage vous a-t-il fait des remarques au sujet de votre consommation d'alcool ? **	
Non = 0 / Oui = 4	
4. Avez-vous déjà eu besoin d'alcool le matin pour vous sentir en forme? **	
Non = 0 / Oui = 4	
5. Vous arrive-t-il de boire et de ne plus vous souvenir ensuite de ce que vous avez pu dire ou faire ? **	
Non = 0 / Oui = 4	

Interprétation : (* Au cours des 12 derniers mois ** Au cours de la vie entière)
TOTAL

- Pour les femmes, un score supérieur ou égal à 4* indique une consommation à risque.
- Pour les hommes, un score supérieur ou égal à 5 indique une consommation à risque.
- Un score supérieur ou égal à 9 est, dans les deux sexes, en faveur d'une dépendance.

* Pour toutes et tous, une «intervention brève» (conseil structuré de réduction de la consommation) est indiquée pour un score de 5 à 8.

Fumez vous ? Quoi ? Si cannabis : **Questionnaire CAST cf. OFDT**

Au cours des 12 derniers mois (une seule croix par ligne)	OUI	NON
1. Avez-vous déjà fumé du cannabis avant midi ?		
2. Avez-vous déjà fumé du cannabis lorsque vous étiez seul(e) ?		
3. Avez-vous déjà eu des problèmes de mémoire quand vous fumez du cannabis ?		
4. Des amis ou des membres de votre famille vous ont-ils déjà dit que vous devriez réduire votre consommation de cannabis ?		
5. Avez-vous déjà essayé de réduire ou d'arrêter votre consommation de cannabis sans y parvenir ?		
6. Avez-vous déjà eu des problèmes à cause de votre consommation de cannabis (dispute, bagarre, accident, mauvais résultats à l'école...) ?		
Interprétation : TOTAL		

- Deux réponses positives au test doivent vous amener à vous interroger sur les conséquences de votre consommation.
- Trois réponses positives ou plus doivent vous amener à demander de l'aide.

Dans le fichier BAAC, la fréquence du **facteur « malaise-fatigue »** augmente avec l'âge et devient importante après 50 ans. Ce facteur concerne un quart des conducteurs de véhicules de tourisme tués âgés de 65 à 74 ans. Il est présent dans 9 % de la mortalité routière entre 2013 et 2017 (17 % sur autoroutes), soit 1 574 personnes tuées.

A partir de 75 ans, une majorité de personnes déclare[1] être limitée durablement (plus de 6 mois) dans les activités habituelles, en raison de problèmes de santé. Cette proportion faible chez les jeunes (moins de 9 % chez les 16-24 ans), augmente avec l'âge (30 % chez les 55-64 ans et 75 % chez les 85 ans ou plus).

Les normes minimales d'aptitude médicale à la conduite d'un véhicule à moteur sont définies dans l'arrêté du 21 décembre 2005 modifié et la directive 2006/126/CE prévoit l'évolution des textes selon les progrès scientifiques et techniques. Ainsi, les nouvelles avancées relatives aux addictions, à la vision, à l'épilepsie, au diabète (troubles de l'hypoglycémie), à l'apnée du sommeil et aux maladies cardio-vasculaires sont prises en compte. Le dernier arrêté du 16 décembre 2017 va dans ce sens, en actualisant la liste des affections médicales susceptibles d'être incompatibles avec la conduite.

Tout candidat au permis de conduire, tout conducteur rencontrant des problèmes de santé, peut volontairement se soumettre à un contrôle médical. Si le médecin traitant a un rôle de conseil et de prise en charge de la santé du patient, c'est **le médecin agréé pour l'évaluation de l'aptitude à la conduite** qui donne un avis et en rend compte au du préfet.

Repérer les addictions

43,5 % des décès routiers en métropole et **67 % outre-mer** interviennent dans un accident où un conducteur est sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

Pour l'OFDT[2], l'usage quotidien d'alcool en France, concerne 10 % des adultes de 18 à 75 ans. En 2017, **12 % des garçons de 17 ans et 5 % des filles déclarent une consommation régulière** et 44 % de cette classe d'âge déclarent une alcoolisation ponctuelle importante (5 verres en une seule occasion) au cours du mois écoulé. 24 % des 18-75 ans, 10,6 millions de personnes, dépassent les seuils de consommation à moindre risque[3] (33 % des hommes et 14 % des femmes). Pour le cannabis, 11 % de la population en a consommé dans l'année. 3,6 % en fait un usage régulier (au moins 10 fois dans le mois) ; contre 9,7 % des garçons et 4,5 % des filles de 17 ans.

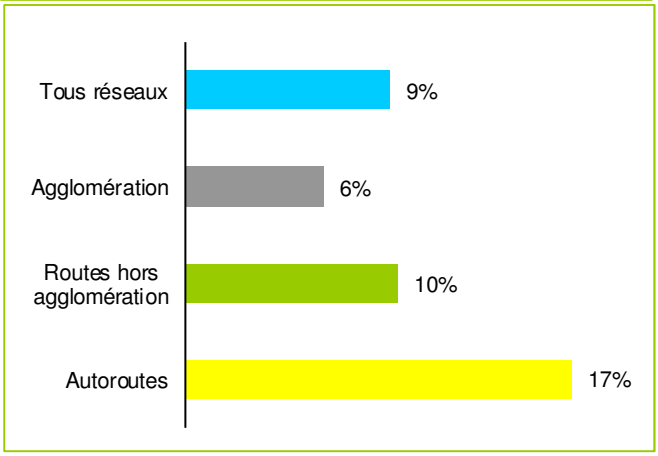
Elaboré et validé au cours du **programme « Boire moins c'est mieux »** porté par l'ANPAA (Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie), le questionnaire FACE de « repérage précoce et intervention brève » permet au médecin traitant d'aider le patient à identifier si ses pratiques relèvent d'une consommation à risque voire d'une dépendance nécessitant une aide médicale. Le questionnaire CAST est l'équivalent pour le cannabis.

[1] *L'état de santé de la population en France. Rapport 2017.* DREES et Santé publique France, 2017.
[2] *Drogues, chiffres clés 8ème édition.* OFDT Juin 2019.
[3] *Ne pas consommer plus de 10 verres par semaine, 2 verres par jour, pas tous les jours (experts sanitaires et pouvoirs publics)*

Part des conducteurs de véhicule de tourisme tués avec le facteur « malaise-fatigue » selon l'âge pour la période 2013-2017

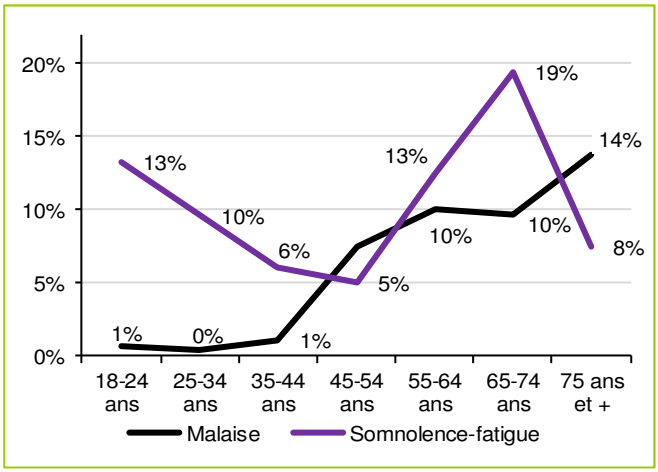
Classe d'âge	Conducteurs VT tués avec facteur malaise / fatigue	Total conducteurs VT tués	Part des conducteurs VT tués avec facteur malaise / fatigue
0-17 ans	0	16	0%
18-24 ans	74	1 357	5%
25-49 ans	130	2 437	5%
50-64 ans	186	1 000	19%
65-74 ans	160	637	25%
75 ans et +	271	928	29%
Ensemble	**821**	**6 375**	**13%**

Proportion de personnes tuées dans un accident avec le facteur « malaise-fatigue » présent chez au moins un conducteur impliqué, selon le milieu, pour la période 2013-2017



Exemple de lecture : en agglomération, 6 % des personnes tuées le sont dans un accident où le facteur « malaise-fatigue » est mis en évidence chez au moins un conducteur.

Causes multiples des facteurs malaise et somnolence/fatigue dans les accidents mortels sur autoroutes selon l'âge des auteurs présumés responsables (sur les 3 ans 2016-2018)



La prise de médicaments

Près de 4 % des accidents[1] en France seraient attribuables aux médicaments. Ce facteur de risque, plus faible que pour la vitesse, l'alcool ou les stupéfiants, doit cependant être pris en considération.

L'incidence d'un médicament sur les capacités à conduire dépend de la nature de la molécule active, des effets indésirables qu'elle peut provoquer (sur la vigilance, la coordination, le comportement ou la vision), de la posologie, de la durée du traitement, de la pathologie visée par le traitement, et des interactions éventuelles avec d'autres médicaments, l'alcool ou les stupéfiants. Depuis 2005, les médicaments présentant des risques pour la conduite (environ un tiers des produits commercialisés) sont classés en 3 niveaux (pictogramme de couleur jaune, orange ou rouge apposé sur la boîte, complété d'une mise en garde textuelle). La liste des médicaments concernés a été actualisée par arrêté du 13 mars 2017. Le niveau de risque a notamment été relevé du niveau 2 au niveau 3 (conduite automobile formellement déconseillée) pour **les benzodiazépines** (hypnotiques et anxiolytiques) à l'origine de la moitié des accidents mortels attribuables aux médicaments. Selon l'ANSM[2], 13,4 % de la population française a utilisé des benzodiazépines au moins une fois au cours de l'année 2015.

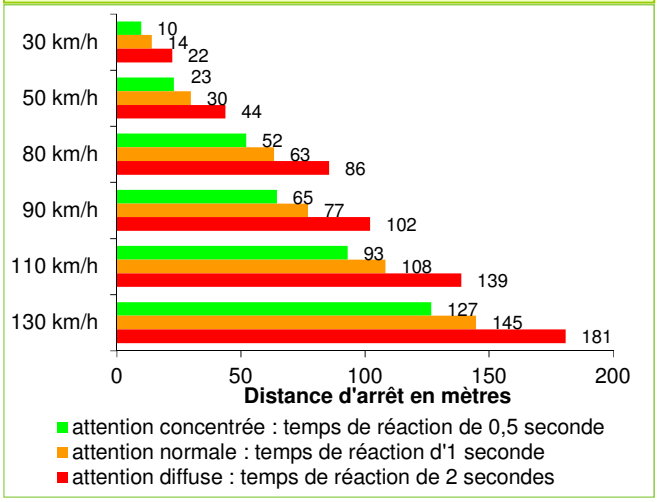
Hypovigilance

L'hypovigilance est l'état intermédiaire entre veille et sommeil dans lequel les facultés d'observation et d'analyse de l'organisme sont très réduites. L'attention est détournée pour diverses raisons allant de la distraction à la somnolence. Les causes de dégradation de la vigilance peuvent être multiples : trajet long et monotone, privation chronique de sommeil, absence de sommeil dans les 24h précédant la conduite, consommation d'alcool, de stupéfiants ou de médicaments psychotropes. Le **risque d'une somnolence postprandiale**, subite envie de dormir ressentie très peu de temps après avoir mangé (phase pendant laquelle les aliments absorbés sont synthétisés pour être transformés en énergie) est important. Des pathologies du sommeil peuvent aussi être en cause ; la plus fréquente, **le syndrome d'apnée du sommeil**, toucherait 3 % à 5 % de la population adulte. Si on ressent de façon quasi-systématique un besoin de faire la sieste après les repas, une consultation chez son médecin devient nécessaire. Selon une étude[3] réalisée à partir de l'analyse détaillée d'accidents corporels, le facteur « perte de vigilance » est présent dans 12 % des accidents, dont parmi eux 72 % pour lesquels la survenue de cette défaillance est déterminante dans l'occurrence de l'accident. 77 % des conducteurs concernés perdent le contrôle de leur véhicule et 63 % d'entre eux sont confrontés à un endormissement.

[1] *CESIR-III - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière*, INSERM, 2016.
[2] *Consommation des benzodiazépines en France*, ANSM, avril 2017.
[3] Léger D., Ement P., *Somnolence et risque accidentel*, La Presse Médicale, 2015.

Le défaut d'attention

Distance d'arrêt d'un véhicule de tourisme par temps sec selon la vitesse et le niveau d'attention du conducteur (hypothèse de décélération : 6 m/s²)

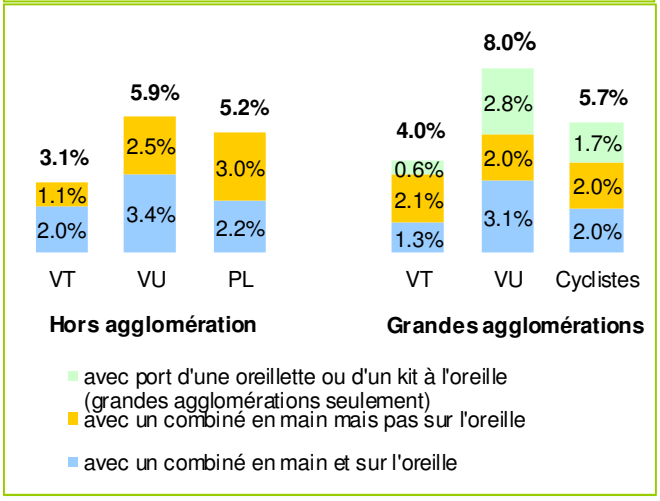


Sources de distraction spécifiques chez les conducteurs

Catégories de distraction	% de conducteurs
Personne, objet ou évènement extérieurs au véhicule (trafic, piétons, animaux)	29,4%
Ajustement de la radio, cassette, CD	11,4%
Interaction avec les passagers du véhicule (discussion, se retourner vers un enfant à l'arrière)	10,9%
Déplacement d'un objet dans l'habitacle (chien qui s'agite, guêpe, objet tombant sur les pédales)	4,3%
Utilisation d'un objet rapporté dans le véhicule (CD, porte-monnaie, bouteille d'eau)	2,9%
Réglage de la climatisation	2,8%
Manger ou boire	1,7%
Téléphone	1,5%
Fumer	0,9%
Autre distraction	25,6%
Distraction indéfinie	8,6%

Source : Stutts et coll. (2001), étude citée dans le rapport "Défaillances d'attention en conduite", Comité des experts du CNSR, mars 2016.

Utilisation du téléphone au volant selon le type de réseau et d'usagers (en 2018)



Source : *Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2018*, ONISR, 2019.

La conduite n'autorise aucun relâchement dans la concentration, et la prise d'information en continu permet d'effectuer sereinement son déplacement. Néanmoins, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa faculté à détecter les évènements de la circulation et à anticiper. Il existe plusieurs types de distracteurs (visuels, manuels, cognitifs ou auditifs) provenant de sources internes ou externes au véhicule. L'inattention se manifeste souvent par un « mind wandering », le fait d'être « perdu » dans ses pensées.

Diverses études délivrent des résultats statistiques convergents :

- **11 % des accidents mortels** en France présenteraient **un facteur causal « inattention ou téléphone »** (données APAM 2018) ;
- selon une analyse multifactorielle sur 5 ans des causes d'accidents[1], l'inattention intervient **dans 15 % des accidents mortels sur autoroute concédée** en France ;
- selon l'Organisation Mondiale de la Santé, **les distractions** contribueraient **à 10 %** des accidents mortels en Nouvelle-Zélande et **16 %** aux USA.

Il est important de souligner qu'un **conducteur novice**, contrairement à un conducteur expérimenté, a souvent moins de disponibilité attentionnelle, le gestuel de la conduite l'accaparant davantage. Ce déficit d'attention peut devenir problématique pour gérer une situation de conduite inédite ou complexe.

Le téléphone au volant

Concernant l'utilisation du téléphone ou oreillette au volant, plus de 400 000 infractions ont été constatées en 2018[2]. Une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel et près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant, selon l'expertise collective Ifsttar-Inserm[3]. De plus, le risque serait similaire entre téléphoner avec ou sans « kit mains libres » en raison de la composante cognitive et auditive de la distraction.

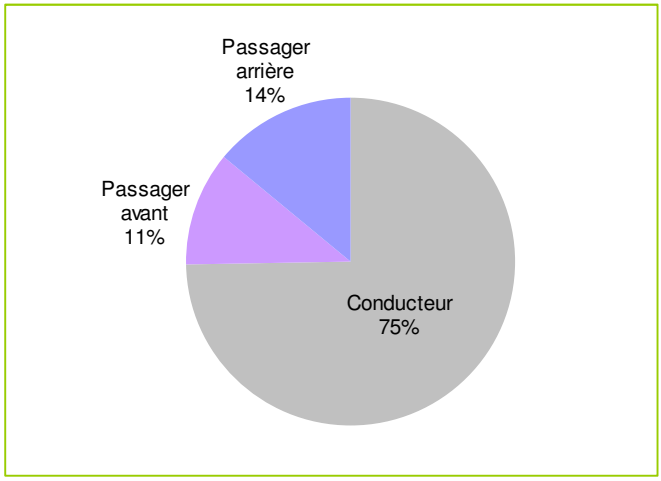
Les observations[4] des véhicules en circulation de jour ont relevé que 3,3 % des conducteurs de VT, 6,4 % des conducteurs de VU et 5,3 % des conducteurs de PL utilisaient un téléphone tenu en main ou à l'oreille. Ces chiffres sont en hausse : en 2012, ils étaient respectivement de 2,0 %, 4,5 % et 5,2 %.

Dans les grandes agglomérations, 8,0 % des conducteurs de VU observés faisaient usage du téléphone. Les cyclistes l'utilisaient pour 3,9 % d'entre eux et 1,7 % supplémentaires portaient une oreillette ou un casque audio.

[1] *Analyse des* accidents *mortels et corporels* 2018, ASFA, juillet 2019.
[2] *Fichier des infractions au code de la route, bilan statistique 2018,* ONISR, 2019
[3] *Téléphone et sécurité routière, expertise collective*, Ifsttar-Inserm, avril 2011.
[4] *Observatoire des comportements, résultats de l'année 2018*, ONISR, 2019.

La ceinture

Répartition des 1779 personnes tuées non ceinturées selon la place dans le véhicule pour la période 2013-2017[2]



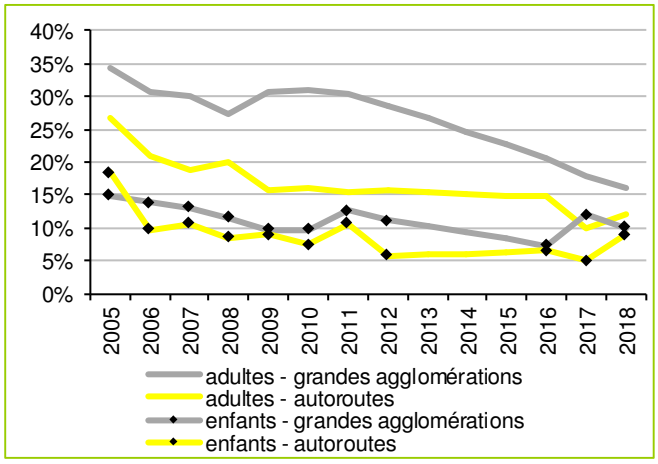
Taux de non ceinturés parmi les usagers tués, dont le port est connu, selon la catégorie de véhicule et la place occupée

	2013-2017			
	VT	**PL**	**VU**	**Autocar**
Conducteurs	20%	28%	32%	25%
Passagers	21%	29%	35%	50%
dont pass. Avant	15%	-	31%	-
dont pass. Arrière	31%	-	40%	-
Tous usagers	**21%**	**28%**	**33%**	**42%**

Taux de non ceinturés parmi les usagers de VT tués dans les accidents à un seul véhicule sans piéton

	2013-2017	
	Avec conducteur alcoolisé	**Sans conducteur alcoolisé**
Conducteurs	43%	19%
Passagers	38%	26%
Tous usagers	**42%**	**21%**

Évolution du non-port de la ceinture aux places arrière des véhicules de tourisme, par réseau Erreur ! Signet non défini.



Port de la ceinture de sécurité en France

L'arrêté du 28 juin 1973 a rendu obligatoire, hors agglomération, le port de la ceinture de sécurité pour les occupants placés à l'avant des voitures particulières mises en service au 1er avril 1970. Cette mesure est étendue à l'ensemble du réseau routier à partir de 1979. Fin 1991, le port de la ceinture est généralisé à l'ensemble des passagers, en incluant l'utilisation de système de retenue pour les enfants. En 2002, le défaut de port de ceinture est sanctionné par une amende de 4ème classe et par d'un retrait de trois points sur le permis. En 2003, l'usage de la ceinture devient obligatoire dans les autocars et poids-lourds. 152 074 infractions ont été relevées en 2018[1].

Non-port de la ceinture

Le port de la ceinture reste un enjeu important. Sur la période 2013-2017[2], **1 779 personnes tuées** dans des véhicules de tourisme (VT), véhicules utilitaires (VU), poids lourds ou autocars **ne portaient pas leur ceinture**, soit 22 % des personnes tuées pour lesquelles le port de la ceinture est renseigné. Pour les usagers de véhicules de tourisme, ce taux de 21 % est moins élevé que pour les véhicules utilitaires et les poids lourds (33 % et 28 %).

Le défaut de port de la ceinture est particulièrement élevé :

- **parmi les occupants de VT dont le conducteur est alcoolisé** : **42 % des personnes tuées** dont le port de la ceinture est renseigné ne portaient pas de ceinture, contre 21 % quand le conducteur n'est pas alcoolisé (accidents de VT à un seul véhicule sans piéton) ;
- **dans les accidents la nuit : 31 % des personnes tuées** dont le port ou non de la ceinture est renseigné ne portaient pas de ceinture (15 % de jour).

Les observations[3] de véhicules de tourisme **de jour** en circulation montrent que le non-port de la ceinture aux places **avant** est marginal : 1 % hors agglomération et 2 % en agglomération. **13 %** des passagers **arrière ne portent pas leur ceinture** en agglomération, un taux plus élevé que sur autoroute (10 **%**). Plus d'enfants oublient de boucler leur ceinture en agglomération qu'auparavant (10 % contre 7 % en 2016), mais moins d'adultes l'omettent (16 % contre 21 %). Les bénéfices apportés par la ceinture de sécurité sont certes limités en cas de collision latérale ou lorsque la vitesse de choc est élevée, les organes internes du corps humain résistant mal aux fortes décélérations. Mais des gains de vies sont encore à espérer si tous les usagers s'attachaient, puisqu'**on constate une surreprésentation des personnes non attachées parmi les personnes tuées par rapport aux observations en circulation**. Sur autoroute, le taux observé de non-port de ceinture est de 10 % alors que 20 % des personnes tuées ne portaient pas leur ceinture.

[1] *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2018*, ONISR, 2019.
[2] Données 2018 indisponibles
[3] *Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2018*, ONISR, 2019.

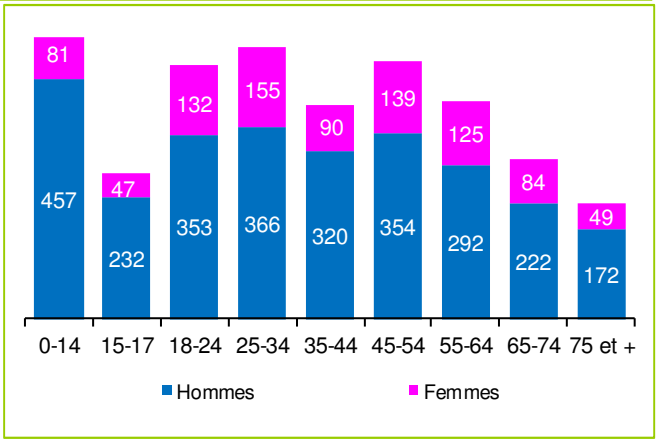
L'équipement du cycliste

Les équipements obligatoires à vélo

Le vélo doit comporter :
- deux freins, avant et arrière,
- un feu avant jaune ou blanc,
- un feu arrière rouge,
- un avertisseur sonore,
- des catadioptres (dispositifs rétro-réfléchissants) de couleur rouge à l'arrière, blanche à l'avant, orange sur les côtés et sur les pédales.

Le port d'un gilet rétro-réfléchissant certifié est obligatoire pour les cyclistes hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante.

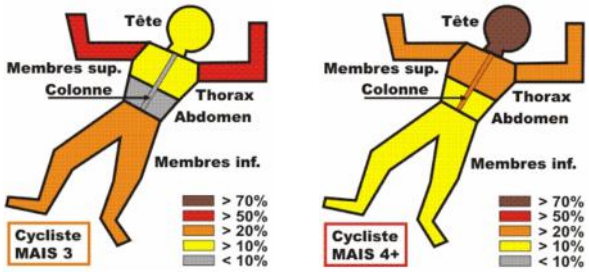
Victimes (tuées et blessées) cyclistes non casquées selon l'âge et le sexe sur la période 2013-2017



Blessures graves[1] des cyclistes

M.AIS 3 : usagers avec au moins une lésion de niveau 3, les lésions de niveau 1 et 2 sont représentées.
M.AIS 4+ : usagers avec au moins une lésion de niveau 4 ou 5, les lésions de niveau 1, 2 et 3 sont représentées.

Une victime présente en général plusieurs lésions.



76 % des cyclistes M.AIS 4+ sont blessés à la tête, 37 % à la face, 40 % au thorax et 34 % aux membres supérieurs.

Source : Registre du Rhône, 2006-2012

Défaut de port de casque

Entre 2013 et 2017[2], dans le fichier BAAC, l'information du port du casque est manquante pour 54 % des cyclistes tués ou blessés (36 % des cyclistes tués).

Sur 790 cyclistes tués et 20 092 cyclistes blessés, au moins 38 % d'entre eux ne portaient pas de casque.

Entre 2013 et 2017, la classe d'âge 0-14 ans est la plus touchée parmi les victimes cyclistes non casquées : 538 victimes dont 85 % de garçons. En ce qui concerne les cyclistes tués non casqués, c'est la classe d'âge des 75 ans et plus qui est la plus représentée : 43 tués dont 79 % d'hommes.

Protection apporté par le casque

Des observations en circulation[3] dans les grandes agglomérations ont relevé en 2018 un taux de port de 22 % en semaine et 27 % le week-end.

Une étude[4] montre que le risque est divisé par 2 pour la fracture crânienne et par presque 20 pour les lésions neurologiques avec le port du casque dans le cas d'un cycliste circulant à une vitesse entre 15 km/h et 25 km/h et chutant lors de l'ouverture d'une portière d'un véhicule à l'arrêt. Dans le cas du heurt latéral d'un cycliste par un véhicule de tourisme circulant à 45 km/h, cette étude montre aussi que le risque de fracture crânienne est divisé par 3 par le port d'un casque de protection.

D'après l'IRTAD (rapport 2013), qui regroupe les statistiques des pays de l'OCDE, la mortalité cycliste entre 1990 et 2011 a baissé de - 45 % dans les pays n'ayant aucune réglementation sur le port du casque cycliste, contre - 53 % dans les pays ayant commencé à le rendre obligatoire pour certains usagers (enfants) ou certaines circonstances (milieu urbain ou interurbain).

Evolution de la réglementation

Depuis le 22 mars 2017, en application de la mesure n° 16 du Comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015 visant à réduire la gravité des blessures au visage et les risques de traumatismes crâniens des enfants pratiquant le vélo, le décret n° 2016-1800 prévoit l'obligation pour les conducteurs et les passagers de cycle, âgés de moins de douze ans, de porter en circulation un casque attaché et conforme à la réglementation relative aux équipements de protection individuelle. Les adultes transportant ou accompagnant les enfants pourront être sanctionnés, en cas de non-port de casque par ces derniers, par une contravention de 4ème classe.

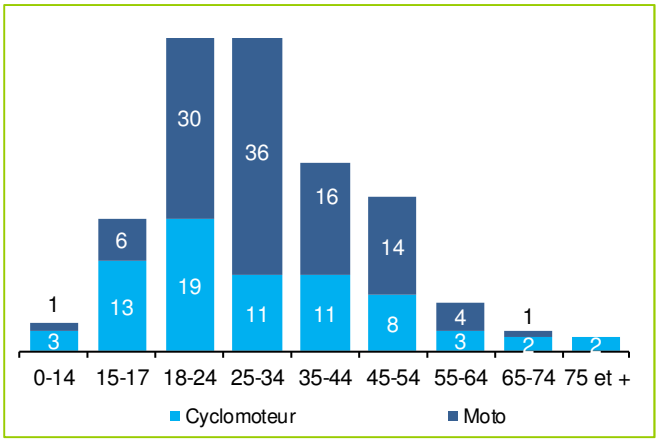
[1] Définition du blessé grave p.195.
[2] Les données 2018 ne sont pas disponibles.
[3] *Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2018,* ONISR, 2019.
[4] Rémy Willinger et Caroline Deck, *Note de synthèse sur les traumatismes crâniens et leurs séquelles,* TEVU, Université de Strasbourg, CNRS, mai 2017

L'équipement en deux-roues motorisé

Les équipements obligatoires pour les usagers de 2RM

Le port du casque a été rendu progressivement obligatoire pour les conducteurs de 2RM, d'abord par un arrêté de 1961 pour les conducteurs de motocyclette (125 cm^3 et plus) circulant hors agglomération. Puis, pour tous les motocyclistes, conducteurs et passagers, le port du casque homologué devient obligatoire en 1973 sur tous les réseaux. Enfin, pour les cyclomotoristes, il devient obligatoire hors agglomération en 1976 puis en toutes circonstances depuis 1980. Les usagers de deux-roues motorisés doivent détenir, en cas d'arrêt d'urgence, un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation depuis le 1er janvier 2016. Depuis le 20 novembre 2016, le port des gants de motocyclisme certifiés CE est obligatoire pour les usagers de 2RM afin de limiter les blessures aux mains.

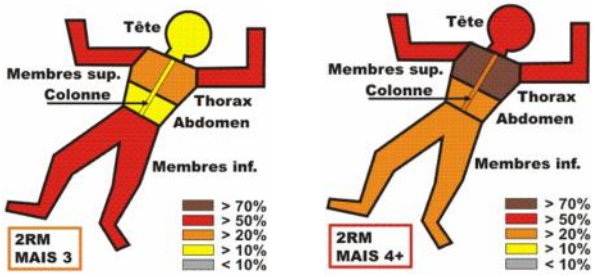
Nombre d'usagers de 2RM non casqués tués selon l'âge entre 2013 et 2017



Blessures graves des usagers de 2RM

M.AIS 3 : usagers avec au moins une lésion de niveau 3, les lésions de niveaux 1 et 2 sont représentées.
M.AIS 4+ : usagers avec au moins une lésion de niveau 4 ou 5, les lésions de niveaux 1, 2 et 3 sont représentées.

Une victime présente en général plusieurs lésions.



72 % des 2RM M.AIS 4+ sont blessés au thorax, 52 % à la tête, 51 % aux membres supérieurs.

Source : Registre du Rhône, 2006-2012.

Port du casque en 2RM

Entre 2013 et 2017[1], 72 cyclomotoristes tués et 108 motocyclistes tués n'étaient pas casqués soit un taux de non-port de casque (respectivement 11 % et 4 %).

La classe d'âge la plus touchée parmi les cyclomotoristes tués non casqués est celle des 15-24 ans avec 32 tués, soit 44 % des tués. La classe d'âge la plus touchée parmi les motocyclistes tués non casqués est celle des 18-34 ans avec 66 tués, soit 61 % des tués.

Une étude[2], menée à partir des données du registre du Rhône (lire page 22), confirme l'efficacité du casque, mais souligne que les lésions à la tête restent une cause majeure de séquelles graves et de décès.

Selon une enquête[3] menée auprès de blessés usagers de 2RM accidentés entre 2010 et 2014 (951 répondants), les blessures toutes gravités confondues se situent principalement aux membres inférieurs (63 %), supérieurs (49 %) ou à la région tête/face/cou (17 %). Les blessés ont 4,5 fois plus de risque d'avoir une lésion à la face (notamment à la mâchoire) en portant un casque non-intégral plutôt qu'un casque intégral.

Vêtements de protection et visibilité

Outre le port obligatoire du casque, bien attaché sur la tête, la DSR recommande de porter les équipements certifiés CE : blouson (avec gilet airbag de préférence) ou veste à manches longues, pantalon ou combinaison, bottes ou chaussures montantes. Depuis janvier 2013, il est obligatoire, pour le passage de l'examen pratique des permis A1 et A2, de revêtir à minima une veste manche longue, un pantalon et une paire de chaussures montantes en plus des gants certifiés CE et du casque homologué R22/05.

En cas de chute à faible vitesse, des équipements de protection individuelle renforcés aux articulations, des gants et des bottes réduisent les blessures superficielles et les brûlures. L'airbag motocycliste, filaire ou électronique, assure quant à lui une protection équivalente à celle du casque, sur l'ensemble des parties vitales tronc/thorax/abdomen[4].

La réduction des blessures superficielles associée au port de vêtements adaptés est avérée. Le port de bottes ou de chaussures montantes renforcées divise par 2,3 le risque de fracture à la cheville ou au pied[5].

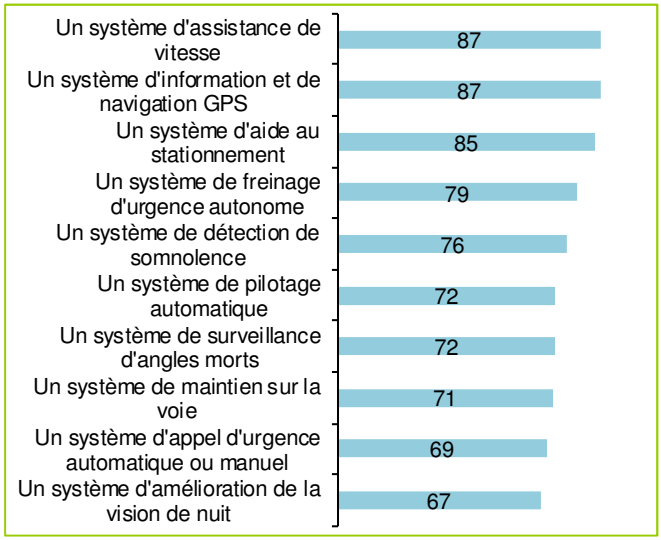
Pour améliorer leur perceptibilité dans la circulation, les 2RM ont obligation de circuler avec leurs feux de croisement ou de circulation diurne allumés (art. R416-17 du code de la route).

---

[1] Les données 2018 ne sont pas disponibles.
[2] Amandine Coquillat *et al.*, *Bilans lésionnels subis par les usagers de deux-roues motorisés, SECU2RM*, IFSTTAR, UCB Lyon1, juillet 2016
[3] Wu, D. *et al.*, 2019, *Does a full-face helmet effectively protect against facial injuries ?* Inj. Epidemiol. 6 1, 19.doi: 10.1186/s40621-019-0197-8
[4] Thierry Serre *et al.*, *EFFIGAM*, Convention DSR n°2200792115 : Rapport final, mars 2017.
[5] Wu, D. *et al.*, 2019. *Effectiveness of protective clothing for motorized 2-wheeler riders.* Traffic Inj. Prev. 20 2, 196–203. doi:10.1080/15389588.2018.1545090

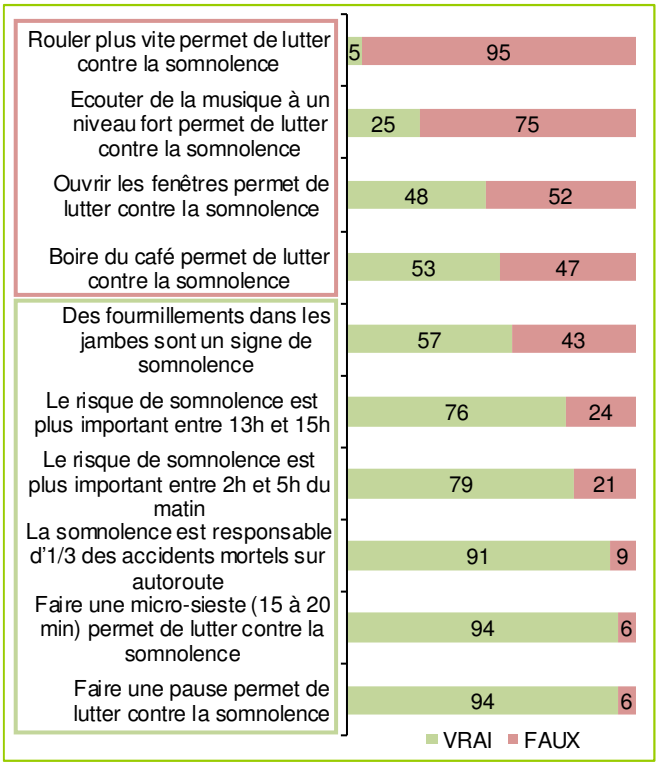
Les comportements déclarés des conducteurs

Proportions de français connaissant les différentes aides à la conduite (en %)



Source : Les aides à la conduite automobile : vers une démocratisation ?, Nouvel observatoire des risques routiers et de la mobilité, octobre 2018.

Connaissances de diverses affirmations sur la conduite (en %). Pour chaque affirmation, les répondants indiquent, selon eux, si elle est vraie ou fausse. Seuls 10 % connaissent toutes les bonnes réponses.



Source : *Départs en vacances : les Français et la somnolence au volant*, Sondage Ifop pour MMA, juin 2018.

En sus de l'étude de l'accidentalité et des observations en circulation, la connaissance des comportements et réactions des usagers via des sondages d'opinion ou des « focus groups » (groupes d'une dizaine de personnes qui échangent sur le sujet) permet de mieux cibler les actions, élaborer des campagnes de prévention et en suivre l'efficacité.

Vitesses et inter-distances

Le Baromètre 2018 d'Axa Prévention sur les deux-roues motorisés (2RM) montre que 76 % des conducteurs de 2RM font des excès de vitesse, chiffre plus élevé pour les conducteurs de motos lourdes (86 %) que pour les conducteurs de motos légères (65 %). En ville, 56 % des conducteurs de motos lourdes roulent à plus de 65 km/h.

Téléphone et autres distracteurs

Une étude de Ford[1] révèle qu'un automobiliste sur 2 déclare consulter son smartphone en conduisant (majoritairement à l'arrêt ou à faible allure). Pour deux tiers des conducteurs, consulter ou envoyer un SMS est la principale cause de l'usage du téléphone au volant. 14 % des conducteurs déclarent naviguer sur les réseaux sociaux et 7 % prennent des photos en roulant.

Un sondage[2] a montré que les aides à la conduite les plus utilisées par les français sont le GPS (60 %), l'assistance de vitesse (44 %) et l'aide au stationnement (31 %). Des écarts sont à noter selon l'âge : les 65 ans et plus utilisent plus les aides à la conduite que les 18-24 ans. Par exemple, le GPS est utilisé par 70 % des seniors contre 44 % des jeunes.

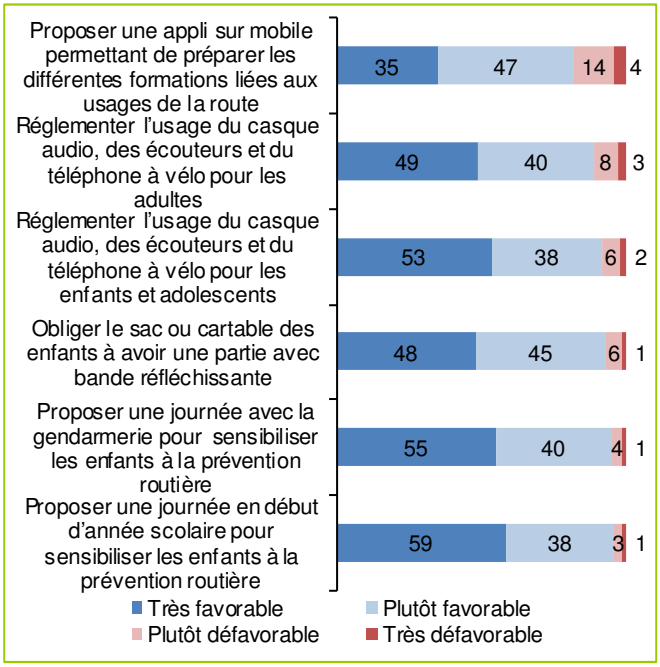
La somnolence au volant

33 % des français ayant un permis B auraient déjà vécu un moment de somnolence pendant la conduite et cela serait arrivé plusieurs fois à 30 % des français[3].

Un sondage OpinionWay pour Optic 2000[4] montre que 47 % des répondants déclarent avoir déjà renoncé à prendre le volant par peur de somnoler quand 45 % ont déjà somnolé lorsqu'ils étaient au volant et 38 % ont déjà eu peur d'avoir un accident à cause de la somnolence. Lorsqu'ils étaient passagers et parce que le conducteur somnolait, 29 % affirment avoir déjà pris le volant et 26 % ont eu peur d'avoir un accident. Selon ce sondage, 2 tiers des répondants seraient intéressés par des objets connectés permettant de réduire la somnolence au volant.

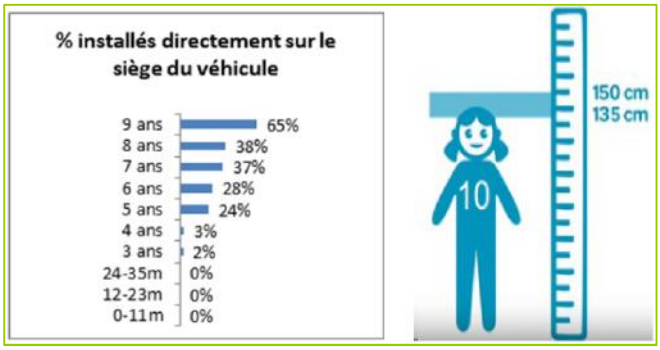
[1] *La nomophobie transforme les Français en « smombies » et devient le nouvel ennemi de la sécurité routière*, Ford media center, d'après un sondage effectué sur le panel propriétaire YouGov France, 2019.
[2] Les aides à la conduite automobile : vers une démocratisation ?, Nouvel observatoire des risques routiers et de la mobilité, octobre 2018.
[3] *Départs en vacances : les Français et la somnolence au volant*, Sondage Ifop pour MMA, juin 2018.
[4] Les français et la somnolence au volant, sondage OpinionWay pour Optic 2000, mars 2019.

Sentiment des répondants sur différentes idées de mesures pour la prévention routière (en %)



Source : *Baromètre de la prévention routière 2018, Vague 2,* Allianz, novembre 2018

Proportion d'enfants installés à même le siège du véhicule selon leur âge



Source : *Sécurité des enfants en voiture, Association prévention routière et Bébé confort, mars 2019.*

Source : *Et si nous transmettions la bonne attitude,* Dossier de presse 2018, Attitude prévention, 12 juillet 2018.

Alcool et stupéfiants chez les jeunes

Selon un sondage de Vigicarotte[1], il est déjà arrivé à 1 jeune de 18 à 25 ans sur 3 de conduire après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue. S'ils doivent conduire, seul un quart des jeunes ne boivent pas, 14 % consomment 3 verres et plus. Retenir un ami qui a bu paraît compliqué : 49 % y arrivent parfois, pour 4 % c'est impossible ; seuls 21 % réussissent toujours (26 % n'ont jamais été confrontés à une telle situation).

Les jeunes en deux-roues motorisés

Selon une enquête d'Attitude Prévention menée sur les jeunes de 14 à 24 ans utilisateurs de deux-roues motorisés (2RM)[2], 9 jeunes sur 10 se déclarent bien équipés, mais, seuls 83 % des conducteurs et 81 % des passagers portent leur casque systématiquement, 1 jeune conducteur sur 3 a déjà roulé sans gants et 4 jeunes sur 10 ne savent pas que le port des gants est aussi obligatoire pour les passagers. Un tiers des jeunes s'équipent mieux lors des longs trajets. Ils réduisent leurs équipements en période estivale : 1 jeune sur 2 a déjà roulé bras nus ou jambes découvertes, un tiers des jeunes usagers de 2RM ont déjà roulé avec des chaussures ouvertes.

Les parents automobilistes

Selon une nouvelle enquête de Bébé confort et de l'association Prévention Routière[3], 2 enfants sur 3 sont encore mal ou pas attachés en voiture. Parmi les erreurs graves relevées : siège auto absent, montage incorrect du siège auto, enfant assis à l'avant… Seule la moitié des enfants de 2 ans voyagent dos à la route (mesure recommandée mais non obligatoire). Le rehausseur est abandonné trop tôt, 24 % des enfants âgés de 5 ans, 28 % à 6 ans, plus d'un tiers à 7 et 8 ans et jusqu'à 2 tiers à 9 ans alors que l'usage d'un siège adapté est obligatoire jusqu'à 10 ans et permet d'éviter certaines blessures graves.

Une étude d'Attitude prévention réalisée par OpinionWay[4] révèle que 64 % des enfants ont déjà remarqué une attitude risquée de leurs parents. Et, même si 53 % de parents affirment être plus prudents avec leurs enfants à bord, 87 % déclarent avoir déjà eu un comportement à risque en leur présence. Aussi, 54 % des enfants déclarent avoir déjà vu leurs parents utiliser le téléphone au volant quand 38 % des parents reconnaissent l'usage du téléphone au volant.

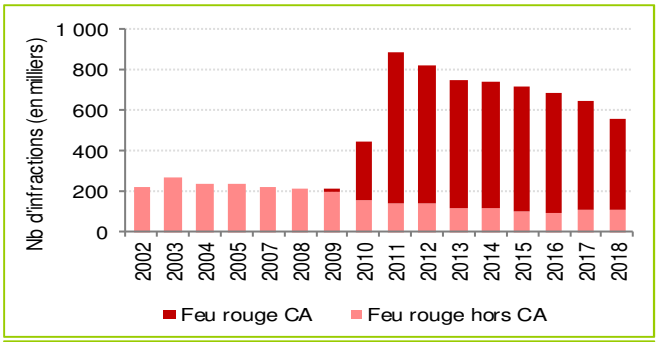
[1] *Enquête exclusive de Vigicarotte : usages et comportements sur la route des 18-25 ans*, Communiqué de presse, Vigicarotte by MAAF, décembre 2018.
[2] *Les 14/24 ans en deux-roues motorisés sont-ils bien équipés, Communiqué de presse,* Attitude Prévention, avril 2019.
[3] *Sécurité des enfants en voiture, Association prévention routière et Bébé confort, mars 2019.*
[4] *Et si nous transmettions la bonne attitude,* Dossier de presse 2018, Attitude prévention, 12 juillet 2018.

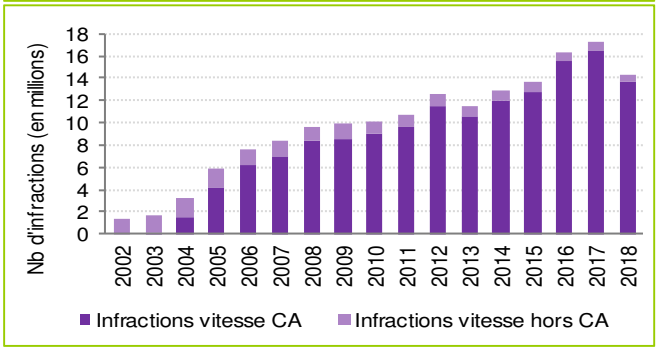
Les infractions

Plus de 26 millions d'infractions au code de la route ont été relevées en 2018.

Depuis 2018, plusieurs millions d'infractions au stationnement (celles concernant le non-paiement) sont devenues des « forfaits post-stationnement » et ne sont plus comptabilisées comme des infractions.

Evolution du nombre des infractions





Source : *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2018*, ONISR, 2019.

Dispositif du contrôle automatisé

Radars	CA vitesse fixe	CA vitesse mobile	CA vitesse radar autonome	CA feux rouges
2003	48			
2004	228	165		
2005	689	313		
2006	822	457		
2007	1 137	721		
2008	1 473	827		
2009	1 661	932		118
2010	1 823	933		435
2011	2 100	933		638
2012	2 345	929		713
2013	2 473	867		712
2014	2 511	841		770
2015	2 541	787	22	788
2016	2 525	884	202	786
2017	2 509	884	275	778
2018	2 499	904	262	763

15 % des radars automatiques fixes de vitesse sont sur autoroute, 82 % sur routes nationales ou départementales, 3 % sur voies communales.

34 % des radars feux rouges sont dans des agglomérations comportant plus de 500 000 habitants, 31 % entre 100 000 et 500 000 habitants et 35 % moins de 100 000 habitants.

Source : DSR-DCA

Les polices municipales ont relevé 6,8 millions d'infractions en Procès Verbal électronique (PVe), dont 6 millions concernent du stationnement dangereux.

Contraventions (hors polices municipales)

19,1 millions de contraventions ont été relevées en 2018. Elles représentent 96,8 % des infractions établies en 2018.

81,6 % sont des contraventions à la vitesse ou au stationnement :

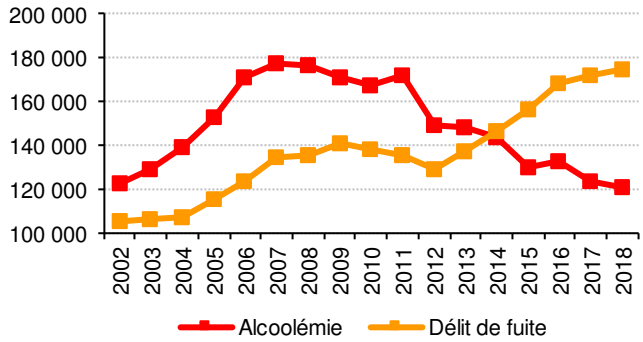
- Les infractions à la **vitesse** relevées par les contrôles traditionnels et par le dispositif du contrôle automatisé (CA) représentent 75,3 % du total avec 14,4 millions d'infractions (- 17,2 % par rapport à 2017). 95,0 % des infractions à la vitesse sont relevées par les radars du CA vitesse (mobiles et fixes). Le nombre d'infractions relevées hors CA s'élève à 718 439 (- 9,7 %). Les excès de vitesse relevés par le CA sont à 95,5 % des excès de moins de 20 km/h. Hors CA, les excès de moins de 20 km/h ne représentent que 16,5 %, alors que 41,6 % des excès sont entre 20 et 30 km/h, 15,5 % entre 30 et 40 km/h et 6,2 % au-delà de 40 km/h.
- 1,2 millions d'infractions pour **stationnement dangereux** représentent 6,3 % des contraventions (- 76,8%).

Les autres contraventions sont réparties ainsi :

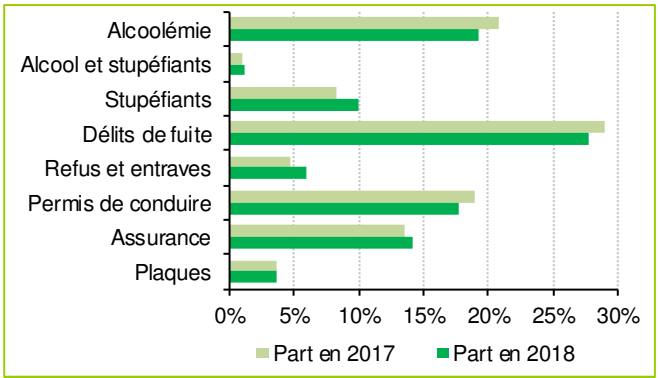
- 1,19 million d'infractions aux **règles administratives**, en baisse de - 22,8 % : elles sont constituées par des infractions non délictuelles à l'assurance, défauts de présentation de documents afférents au véhicule, circulation de véhicule sans visite technique périodique, plaques et certificats d'immatriculation non conformes.
- 950 424 infractions aux **règles de conduite** (dont usage du téléphone portable), soit + 0,7 %.
- 718 282 infractions aux **règles de priorité** (en baisse de - 10,8 %) : dont 446 531 infractions feu rouge relevées par le CA (- 16,4 %) – chiffre comprenant le franchissement de feux tricolores et aux passages à niveau, 105 602 franchissements de feux rouges hors CA (- 5,7 %), et 114 881 non-respect du panneau « stop » (+ 3,2 %).
- 71 374 **alcoolémies contraventionnelles** (taux inférieur à 0,8 g/l de sang), en baisse de - 11,0 %.
- 461 970 infractions pour défaut dans les équipements des utilisateurs ou de l'état des **véhicules** en baisse de - 6,0 %, dont 152 074 infractions pour **défaut de port de la ceinture** de sécurité, 34 701 pour **défaut de port du casque** et 30 589 pour **défaut de port de gants**.

Avec 14,1 millions de contraventions enregistrées, les radars du CA vitesse (2 499 radars fixes et 904 mobiles) et du CA feux rouges (763) constatent 73,8 % de l'ensemble des contraventions. 2,9 millions des contraventions du CA ont été envoyées à l'étranger (- 1,2 %) dans les 17 pays partenaires.

Evolution des délits liés à l'alcoolémie et des délits de fuite

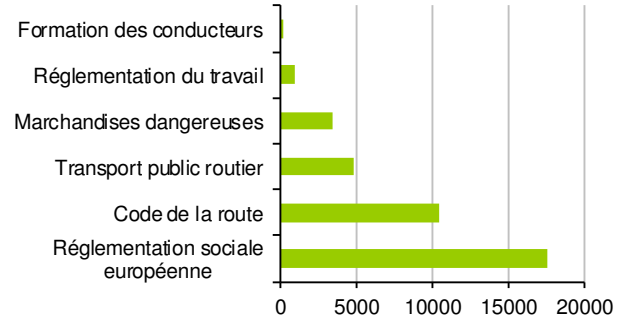


Répartition des familles de délits 2017-2018

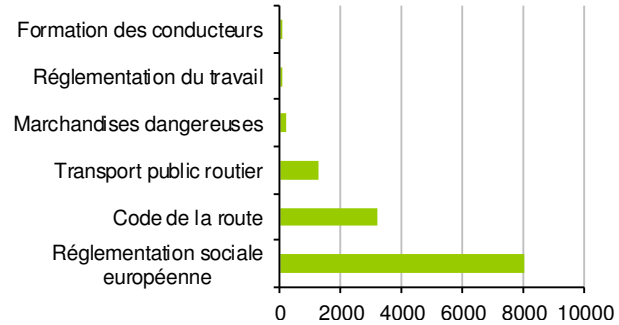


Le contrôle des transports terrestres en 2016

Le contrôle **sur route** vise tous les types de transport routier (marchandises ou transport collectif de personnes). 37 657 infractions relevées :



Le contrôle en **entreprise** vise les transporteurs routiers, les commissionnaires de transport, les entreprises de transport routier pour compte propre et les donneurs d'ordre (industriels, chargeurs). 12 841 infractions relevées :



Source : *Les services chargés de la régulation des transports routiers en région, Rapport d'activité 2016*, DGITM/DST, 2018.

Délits[1] routiers

629 601 délits ont été relevés en 2018, soit + 5,9 % par rapport à 2017. Ils représentent 3,2 % de l'ensemble des infractions 2018.

Cinq types d'infractions constituent 89,0 % des délits :
- 174 422 **délits de fuite** après un accident, en hausse de + 1,3 % ;
- 121 157 infractions relatives à l'**alcoolémie** au volant, en baisse de - 2,2 % par rapport à 2017 ;
- 111 584 **défauts de permis** de conduire, en baisse de - 1,2 % ;
- 89 642 **défauts d'assurance** (+ 11,5 %) ;
- 63 369 délits liés à l'usage de **stupéfiants**, en hausse de + 29,0 % en 2018.

Contrôles d'alcoolémie

9,4 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2018, nombre en baisse par rapport à 2017. 320 733 tests se sont avérés positifs, soit 3,4 % des dépistages.
- 9,2 millions de contrôles (97,6 % du total) sont préventifs (à l'initiative des forces de l'ordre) ou lors d'infractions. Ils s'avèrent positifs dans 3,3 % des cas.
- 78 318 contrôles ont été réalisés lors d'accidents corporels (qui incluent les accidents mortels). 4 985 usagers testés (soit 6,4 %) ont une alcoolémie supérieure au taux légal (taux de positivité proche de ceux de 2011).
- 148 174 dépistages ont eu lieu lors d'accidents matériels. Ils sont positifs dans 9,9 % des cas. Ce taux, supérieur à celui observé dans les accidents corporels, s'explique par la sélection opérée pour ces tests non systématiques lors d'accidents matériels.
- 148 976 dépistages ont été réalisés suite à la commission d'une infraction initiale, avec un taux de positivité de 23 %.

Contrôles de l'usage de stupéfiants

339 992 dépistages de stupéfiants ont été réalisés en 2018. Ce nombre est en hausse de + 19,0 % par rapport à 2017, en lien avec le fort investissement des forces de l'ordre sur cette thématique. 72 016 tests se sont avérés positifs (28,1 %) contre 56 230 en 2017, nombre déjà en hausse de + 17,9 %.

281 357 dépistages ont été opérés à titre préventif ou lors d'infractions, avec un taux de positivité de 24,5 %.

29 229 dépistages ont été réalisés en cas d'accidents corporels ou matériels avec un taux de positivité de 4,5 % (1 320 conducteurs testés impliqués dans les accidents corporels étaient positifs aux stupéfiants), contre 4,2 % en 2017.

[1] Source : *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2018*, ONISR, 2019.

Le permis à points

Le nombre de points retirés en 2018 s'établit à 14 866 066 (- 1,9 % par rapport à 2017) et s'accompagne d'une baisse de - 4,4 % du nombre d'infractions traitées génératrices de retrait de points.

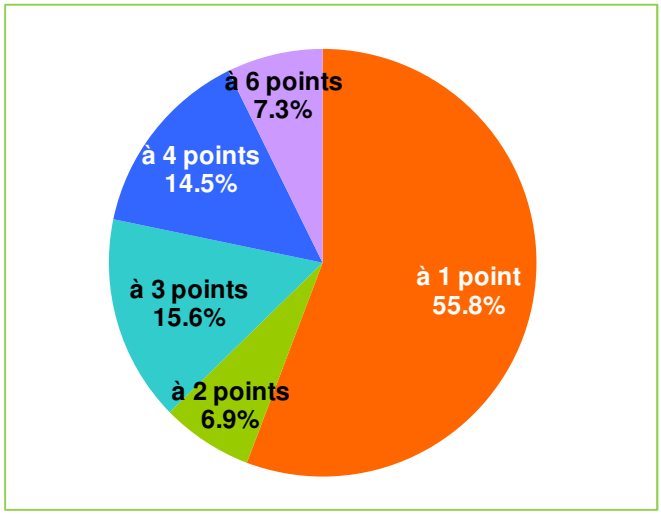
Synthèse générale	Année 2017		Année 2018	
	Données	Ecart en valeur relative / à la même période de 2016	Données	Ecart en valeur relative / à la même période de 2017
Infractions traitées	10 768 449	21.9%	10 294 361	-4.4%
Points retirés	15 148 554	14.9%	14 866 066	-1.9%
Nombre de permis au solde nul	61 714	-2.3%	67 963	10.1%
Dont permis probatoires au solde nul	13 054	-3.0%	14 388	10.2%
Capital initial rétabli après 2 ou 3 ans	3 063 168	-8.2%	3 201 700	4.5%
Récupération d'un point au bout de 6 mois / 1 an *	6 089 033	13.3%	6 708 029	10.2%

* sans nouvelle infraction entraînant un retrait de 1 point.

Année	Nb de points retirés en millions
1993	1.2
1994	2.4
1995	2.3
2000	3.2
2005	7.5
2010	10.1
2015	12.4
2016	13.2
2017	15.2
2018	14.9

Source : *Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points – Bilan 2018*, ONISR, 2019.

Répartition des infractions (en volume de points) selon le nombre de points retirés en 2018



Points retirés en 2018 selon l'infraction

- 9,9 millions : **excès de vitesse**
- 1,9 million : **règle de priorité**
- 1,09 million : **téléphone ou oreillette**
- 0,8 million : **alcoolémie**
- 594 000 : **règles de circulation**
- 304 000 : **ceinture de sécurité**
- 164 000 : **stupéfiants**

55,8 % des points sont retirés pour des infractions à **1 point**. Ces retraits diminuent de - 6,0 % par rapport à 2017, cette évolution étant liée à la baisse du nombre de points perdus pour excès de vitesse inférieurs à 20 km/h en agglomération (- 5,1 %) et hors agglomération (- 6,3 %).

6,9 % des points retirés concernent des infractions à **2 points** (ex : excès de vitesse entre 20 et 30 km/h). Les retraits de 2 points diminuent de - 7,7 %.

15,6 % des points retirés le sont pour des infractions à **3 points** (non-port de la ceinture de sécurité, excès de vitesse entre 30 et 40 km/h, téléphone, franchissement de ligne continue). Ces retraits augmentent de + 8,2 %, en lien avec la hausse de + 11,1 % du nombre de points retirés pour l'usage du téléphone au volant et de + 21,5 % pour franchissement d'une ligne continue.

14,5 % des points retirés concernent des infractions à **4 points** (non-respect d'un stop ou d'un feu rouge, circulation en sens interdit, excès de vitesse de 40 à 50 km/h). Leur nombre est en hausse de + 6,3 %, au regard notamment de l'augmentation du nombre d'infractions relevées pour non-respect du feu rouge, en hausse de + 4,1 % et du stop en hausse de + 13,5 %.

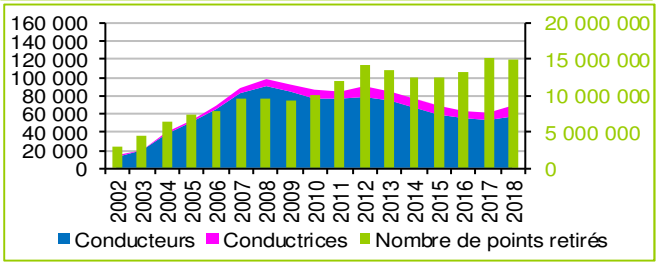
7,3 % des points retirés concernent des infractions entraînant un retrait de **6 points** (excès de vitesse de plus de 50 km/h, alcoolémie, etc.). Leur nombre est en hausse de + 4,5 % du fait de la hausse de + 24,4 % du nombre de points retirés pour la conduite en ayant fait usage de produits stupéfiants.

Temporalité de la sanction

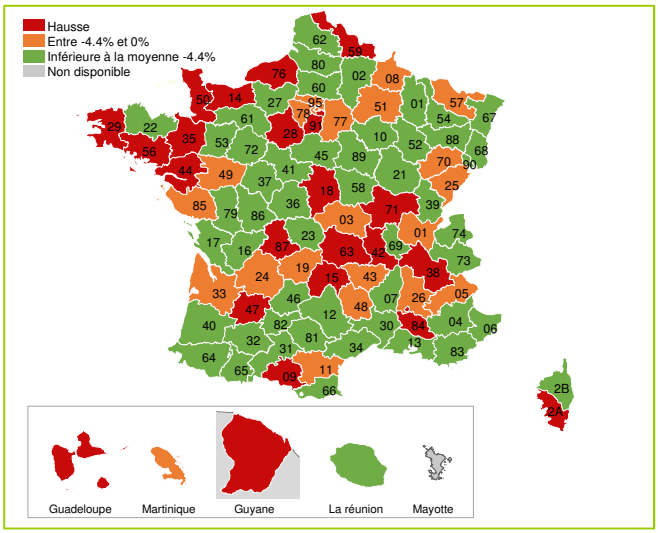
Les données sur les infractions relevées par les forces de l'ordre sont enregistrées dans le mois qui suit l'infraction. Les points sont effectivement retirés plusieurs mois plus tard :

- pour les contraventions, au paiement de la contravention ou lorsque tous les recours administratifs sont épuisés,
- pour les délits, lorsque le jugement est prononcé.

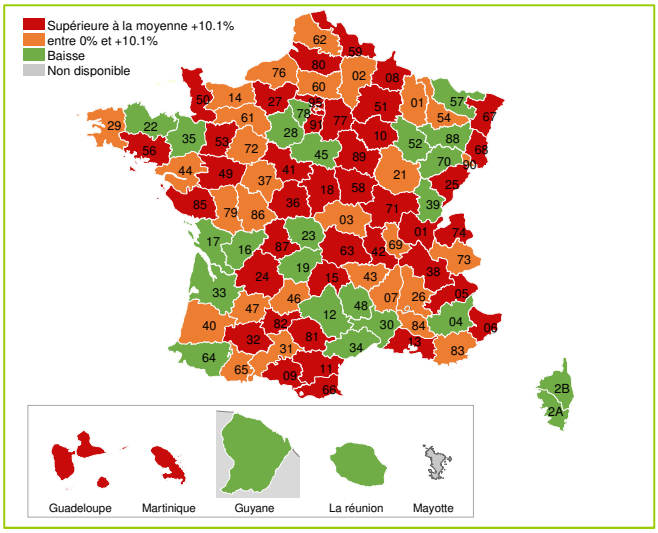
Evolution du nombre de permis invalidés pour solde de points nul, comparée à celle du nombre de points retirés

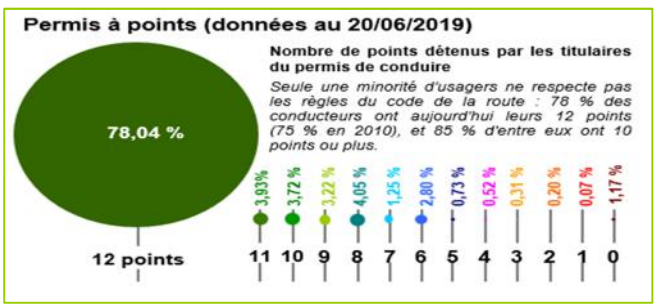


Evolution 2017-2018 du nombre d'infractions ayant entrainé un retrait de points



Evolution 2017-2018 du nombre de permis probatoires invalidés pour solde de points nul





Source : *Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points – Bilan 2018*, ONISR, 2019.

Permis de conduire invalidés pour solde de points nul

En 2018, 67 963 permis ont été invalidés pour défaut de points, en hausse de + 10,1 % par rapport à 2017. Le nombre de permis invalidés pour les femmes est en hausse cette année de + 10,2 % ; il augmente de + 9,9 % chez les hommes. Ces derniers représentent néanmoins 85,3 % des titulaires des permis invalidés en 2018.

Les permis invalidés pour un motif d'infraction unique concernent 5 087 personnes, parmi elles :

- 2 206 personnes pour la seule infraction de conduite en état d'ivresse ou d'alcoolémie (6 points),
- 629 personnes au seul motif de la conduite malgré l'usage de stupéfiants (6 points),
- 916 personnes pour le seul motif du non-respect du stop ou d'un feu rouge (4 points),
- 83 personnes pour le seul motif d'excès de vitesse d'au moins 50 km/h (6 points),
- seules 138 personnes ont vu leur permis de conduire invalidé pour le seul motif d'excès de vitesse de moins de 20 km/h (1 point), contre 121 en 2017.

Restitution de points

3,2 millions de conducteurs ont vu le rétablissement de leur capital initial de 12 points après 2 ou 3 ans sans nouvelle infraction, en hausse de + 4,5 %.

6,7 millions de conducteurs ont récupéré un point au terme de 6 mois sans nouvelle infraction, soit + 10,2 %.

En 2017, 23 544 stages ont été organisés, au profit de 370 224 stagiaires soit :

- 14 248 stages en reconstitution du capital de points (stages dits « permis à points »),
- 582 stages d'alternatives aux poursuites judiciaires ou en composition pénale (dits « justice »),
- 8 714 stages mixtes regroupant des stagiaires « permis à points » et des stagiaires « justice ».

Permis de conduire délivrés

En 2018 (données provisoires), 836 092 permis B ont été délivrés ainsi que 6 798 permis A1 et 102 719 permis A2 (page 137 pour la définition des permis).

8 conducteurs sur 10 ont toujours 12 points sur leur permis mais seuls 53,8 % des auteurs présumés d'accidents mortels disposent encore de ces 12 points sur leur permis.

Répartition du solde de points au jour de l'accident en 2018 chez les auteurs présumés d'accidents mortels

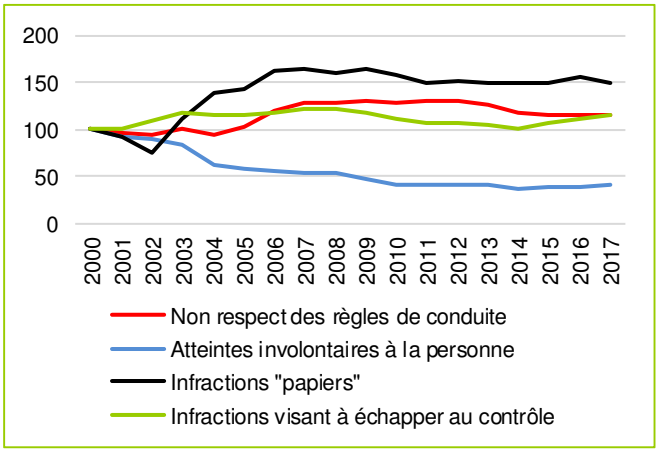
Solde de points	Proportion	Solde de points	Proportion
12 points	53.8%	5 points	2.7%
11 points	5.4%	4 points	2.0%
10 points	5.9%	3 points	1.3%
9 points	5.2%	2 points	0.8%
8 points	7.0%	1 point	0.5%
7 points	2.5%	0 point	4.9%
6 points	8.1%		

Les condamnations

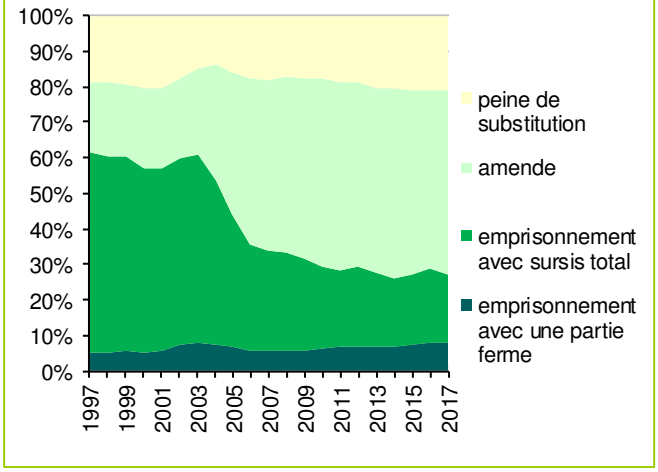
En 2017, 255 179 condamnations et compositions pénales ont sanctionné 340 373 infractions à la sécurité routière.

Ceci représente plus de 41 % des condamnations et 36 % des infractions sanctionnées par une condamnation ou une composition pénale.

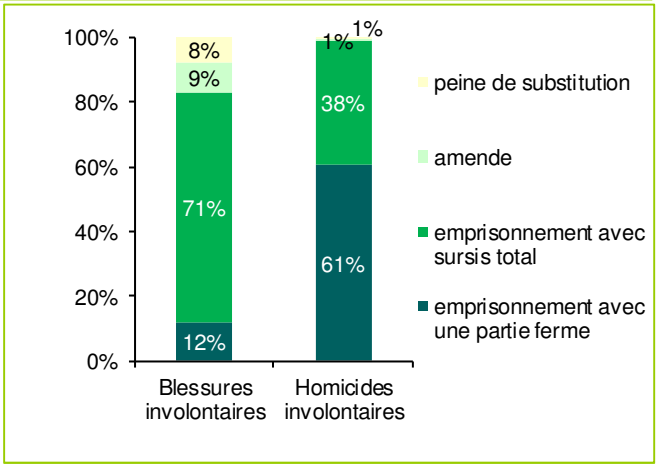
Evolution des infractions à la sécurité routière (indice 100 en 2000)



Nature des peines principales pour conduite en état alcoolique



Part des peines principales pour blessures ou homicides involontaires en situation cumulée de conduite sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants



Cette synthèse est réalisée à partir des estimations provisoires 2017 fournies par le Ministère de la Justice.

Non respect des règles de conduite

En 2017, 148 288 condamnations (58,1 % du total) sanctionnant 161 736 infractions (47,5 % du total) se répartissent en :

- 115 107 condamnations pour **conduite en état alcoolique** : en baisse de - 8 % depuis 2014 mais en hausse de + 8 % entre 2000 à 2017. Parmi ces condamnations, 18 700 condamnations, soit 16 %, font état de récidive, un chiffre en baisse de - 16 % par rapport à 2013.
- 32 235 condamnations pour **conduite sous l'emprise de stupéfiants**, en hausse de + 45 % par rapport à 2013.
- 946 condamnations pour **grand excès de vitesse** (50 km/h et plus) dont 67 condamnations en récidive (données non comparables avec les années précédentes car pour 2017 il manque les données des tribunaux de police).

Absence de documents en règle

83 462 condamnations (32,7 % du total) sanctionnent 137 466 infractions « papiers » (40,4 % du total). Ces infractions relatives à l'absence de permis de conduire et au défaut d'assurance se constatent fréquemment à l'occasion d'autres infractions et sont, de ce fait, souvent associées entre elles ou à d'autres infractions au sein d'une même condamnation.

Sur la période 2014 et 2017, le nombre de condamnations pour infractions « papiers » baisse légèrement, résultat d'une baisse de défaut d'assurance (- 13,5 %). On relève cependant une hausse sur cette même période du nombre de condamnations pour conduite sans permis (+ 4,2 %) et de celui pour conduite malgré une suspension de permis (+ 5,6 %).

Obstacle au contrôle des forces de l'ordre

13 939 condamnations (5,5 % du total) sanctionnent 29 566 infractions (8,7 % du total) pour délit de fuite, refus d'obtempérer, refus de vérification de l'état alcoolique ou utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police ; en progression de 13,5 % par rapport à 2014.

Des emprisonnements sont prononcés dans 43 % des cas, et des emprisonnements en tout ou partie fermes dans 20 % des condamnations.

Atteintes corporelles involontaires

8 717 condamnations (3,4 % du total) sanctionnant 9 576 infractions (2,8 % du total). Sur ces condamnations, on en compte 7 902 pour blessures involontaires, dont 1 674 pour conducteur en état alcoolique. L'emprisonnement est prononcé 3 fois plus souvent si le conducteur présente des circonstances aggravantes (dans 80 % des peines, contre 27 % en l'absence).

Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2017

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis	
	nombre	%	nombre	%
Tous	**36 903**	**100.0**	**24 563**	**100.0**
Hommes	33 483	91	22 960	94
Femmes	3 420	9	1 603	6
Mineurs	982	3	2	0
18-19 ans	4 649	12	370	1
20-24 ans	9 241	25	4 473	18
25-29 ans	6 471	18	4 684	20
30-39 ans	8 543	23	7 007	29
40-59 ans	6 255	17	6 967	29
60 ans et plus	762	2	1 060	4
Age moyen	**30,1 ans**		**35,6 ans**	

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique en 2017

	Condamnés pour conduite en état alcoolique	
	nombre	%
Tous	**115 107**	**100.0**
Hommes	102 330	88.9%
Femmes	12 777	11.1%
Mineurs	115	0.1%
18-19 ans	2 878	2.5%
20-24 ans	15 309	13.3%
25-29 ans	16 000	13.9%
30-39 ans	28 892	25.1%
40-59 ans	43 165	37.5%
60 ans et plus	8 748	7.6%
âge moyen	**38,9 ans**	

Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire, SDSE-Ministère de la Justice.

Près de **413 000 auteurs** d'infractions à la sécurité routière ont été orientés par les parquets en 2017, soit 20 % des auteurs orientés en 2017.

Les infractions de **15 %** des 413 000 auteurs se sont avérées **non poursuivables**, donc classées sans suite, parce que le fait n'a pas été constitué ou insuffisamment (11,8 %) ou que l'auteur est resté inconnu (2,9 %).

Selon l'âge

Si l'on exclut les mineurs qui sont peu concernés par la délinquance routière, les condamnés pour infractions à la sécurité routière sont plus âgés que l'ensemble des condamnés : la part des 18-19 ans est presque deux fois moins élevée que dans l'ensemble des condamnés. Un condamné sur trois a au moins 40 ans contre un sur quatre pour l'ensemble des condamnés majeurs.

Cette répartition par âge diffère toutefois selon la nature de l'infraction sanctionnée. Ainsi les auteurs de conduite sans permis sont très jeunes (38 % ont entre 18 et 24 ans) et on y rencontre des mineurs (2,7 %). Les jeunes sont aussi très présents chez les condamnés pour défaut d'assurance (28 %). En revanche, les condamnés pour conduite malgré suspension de permis sont plus âgés : les moins de 25 ans représentent 20 % des condamnés, et leur âge moyen est de 35,6 ans (contre 30,1 ans pour conduite sans permis et 32,8 ans sans assurance). Ceci est normal puisque cette infraction implique d'avoir déjà été condamné à une mesure de suspension de permis auparavant.

Les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés que ceux pour les infractions « papiers » : 38,9 ans en moyenne. Les moins de 25 ans ne sont que 16 % alors que les personnes âgées de 40 ans et plus représentent 45 % des condamnés. A l'inverse, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants sont très jeunes, 44 % ont moins de 25 ans.

Chez les condamnés pour atteintes involontaires aux personnes, deux populations se distinguent nettement :

– d'une part, les jeunes conducteurs en état alcoolique sous l'emprise de stupéfiants, responsables d'homicide involontaire : 53 % ont moins de 30 ans (contre 30 % sans alcoolémie ni stupéfiants) ;
– d'autre part, les conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans circonstance aggravante qui sont beaucoup plus âgés : 48 % des condamnés ont 40 ans et plus et 20 % ont au moins 60 ans pour les blessures involontaires.

Selon le sexe

Si globalement les femmes sont un peu moins représentées (10 %) que sur l'ensemble des condamnations délictuelles (10,7 %), la part des femmes varie d'une nature d'infraction à l'autre. Elle est particulièrement faible pour la conduite malgré suspension (6,5 %) ou encore la conduite sous l'emprise de stupéfiants (6,0 %). La part des femmes est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (29 % en cas de blessure, 27 % en cas d'homicide). Il est à noter que la proportion de femmes s'est accrue ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique puisqu'elle est passée de 6 % en 2000 à 11,1 % en 2017.

Morbihan
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES
Morbihan
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

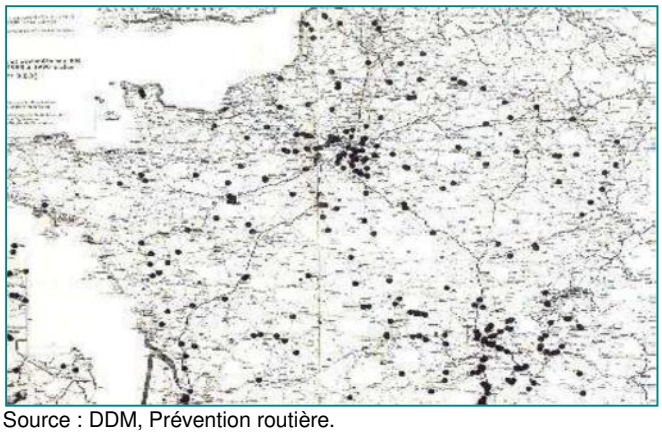
Registres d'intervention

Historique 128
Le management de la sécurité routière 130
Les véhicules 132
L'infrastructure routière 134
Les usagers de la route 136
Les secours et soins aux victimes 138
La recherche et les études 140
Qualité de l'Attestation Scolaire de Première Education à la Route (QASPER) 142
Accidentalité et mobilité des jeunes de 18 à 29 ans 143
Tests de dispositifs d'éclairage du cycle et du cycliste (UTAC) 144
Évaluation de la possibilité pour les occupants d'un véhicule retourné ou sur le côté de déboucler leur ceinture (UTAC) 145
Indicateurs sur le risque routier professionnel 146
Usages professionnels du téléphone au volant – Enquête 2017 : résultats détaillés (TELPROF) 147
Risque routier et pertinence des comportements d'adaptation du conducteur vieillissant (cohorte GAZEL) 148
La conduite des seniors : responsabilité et adaptation (COSERA) 149
Facteurs liés aux accidents mortels (FLAM) 150
La sécurité dans le monde 152

Historique

De l'après-guerre à nos jours, environ 690 000 personnes ont été tuées sur les routes de France.

Carte des points noirs sur RN traités de 1983 à 1990

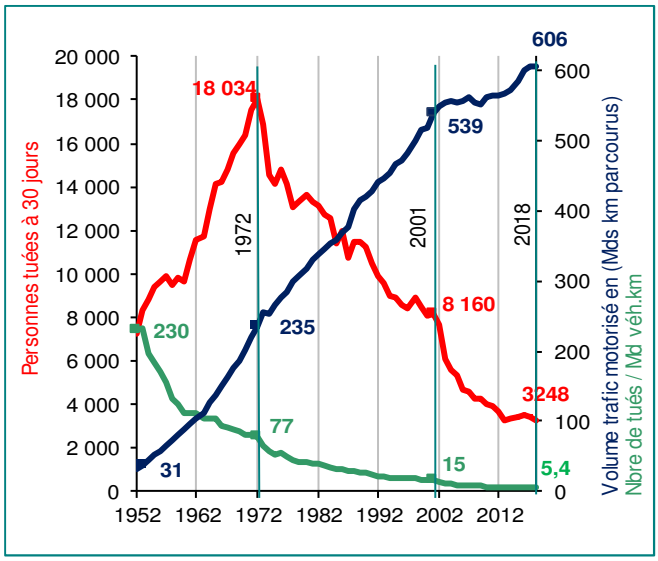


Source : DDM, Prévention routière.

Opération « Mazamet, ville morte » en 1973

Source : Prévention routière

Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2018



L'amélioration de la sécurité routière résulte de l'action opérée sur trois leviers fondamentaux et indissociables : infrastructure (conception, entretien, exploitation), véhicule (sécurités passive et active) et comportement des usagers (éducation, prévention, répression). La meilleure prise en charge des blessés et les progrès médicaux complètent le dispositif.

De l'après-guerre à 1970

L'accidentalité routière explose après-guerre avec l'expansion du parc automobile, des réseaux routiers inadaptés et des conducteurs insuffisamment formés. Le circuit de recueil des données d'accidents, fiabilisé en 1954, comptabilise alors 7 166 personnes tuées à 3 jours (décédées sur le coup ou dans les 3 jours suivant l'accident). La sécurité routière n'est pas encore considérée comme un enjeu de politique publique mais à partir de 1960 est lancé le traitement de points noirs. Entre 1960 et 1970, la mortalité augmente de + 56 %, le trafic est multiplié par 2,3 et le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 111 à 81.

De 1970 à 1980

La politique de sécurité routière s'organise : création du comité interministériel de la sécurité routière, nomination d'un délégué interministériel. En 1972, le pic de mortalité est atteint : 16 545 morts comptabilisés à 6 jours (équivalant à plus de 18 000 morts à 30 jours). Cette situation est dénoncée en 1973 par les 16 000 habitants de Mazamet allongés sur le sol. Cette prise de conscience collective permet au gouvernement d'imposer des vitesses maximales autorisées (VMA), le port de la ceinture de sécurité à l'avant et du casque pour les motocyclistes sur tous les réseaux. Durant cette décennie, la mortalité chute de - 30 % pour un trafic multiplié par 1,6 et le nombre de personnes tuées par milliard de km de 81 à 43.

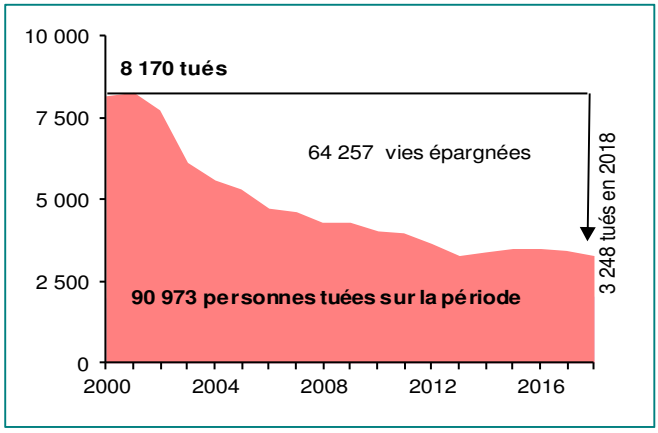
De 1980 à 1990

La baisse de la mortalité ralentit. La politique locale de sécurité routière est mise en œuvre avec les plans départementaux d'actions de sécurité routière et le programme REAGIR[1] à la suite de l'accident de Beaune (53 morts dont 44 enfants). Le seuil de l'alcoolémie est abaissé de 1,2 à 0,8 g/l d'alcool dans le sang. Les véhicules sont désormais équipés de systèmes antiblocage des roues. La construction de carrefours
giratoires réduit notablement le nombre des accidents mortels[2]. La mortalité baisse finalement de façon irrégulière de - 20 %, alors que le trafic est multiplié par 1,4. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 43 à 27.

[1] REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.
[2] Martine Vertet et Thierry Brenac, *Les carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière*, Colloque « La sicurezza stradale », mars 1998.

Source : Sécurité routière, 2006.

Nombre de vies épargnées en métropole par rapport à la mortalité de 2000



Évolution de la population de la France métropolitaine de 2005 à 2020

Année	Population au 1er janvier (en milliers)	Part des				
		0-19 ans	20-59 ans	60-64 ans	65 ans ou +	75 ans ou +
2005	60 963	25.0%	54.1%	4.4%	16.5%	8.1%
2010	62 881	24.4%	52.7%	6.1%	16.8%	8.9%
2018	64 814	23.8%	49.8%	6.1%	20.3%	9.4%
2020	65 962	23.9%	49.6%	6.0%	20.4%	9.4%

Source : Insee, projections de population 2007-2060, scénario central.

Évolution de la mortalité routière de la France métropolitaine de 2005 à 2020

Année	Mortalité	Part des				
		0-19 ans	20-59 ans	60-64 ans	65 ans ou +	75 ans ou +
2005	5 318	14.3%	63.7%	3.0%	19.1%	11.8%
2010	3 992	13.3%	63.0%	4.5%	19.2%	12.6%
2018	3 248	10.7%	58.4%	5.0%	25.9%	15.7%
2020	projection	10.0%	57.9%	5.0%	27.1%	16.6%

La projection en 2020 est obtenue à partir de la projection démographique de l'Insee, en prolongeant pour chaque classe d'âge l'évolution 2010-2018 de la mortalité rapportée à la population.

De 1990 à 2000

En 1989 est publié le livre blanc de la sécurité routière[1]. Il trace les grandes orientations des futures politiques et identifie déjà la nécessité d'améliorer le contrôle/sanction. En 1990, la VMA est fixée à 50 km/h en agglomération, le seuil d'alcoolémie abaissé à 0,5 g/l et le permis à points instauré. L'essentiel du réseau autoroutier s'achève. Les véhicules sont désormais équipés d'airbags. Le continuum éducatif se met en place. Malgré ces mesures, la mortalité ne baisse que de - 20 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de + 20 %. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit alors à 16 en 2000.

De 2000 à 2010

Le Conseil national de sécurité routière (CNSR) est créé en 2001[2]. En juillet 2002, la sécurité routière est l'un des quatre chantiers prioritaires du Président de la République. Les premiers radars fixes de contrôle automatisé de vitesse sont installés. Le permis probatoire est instauré en 2004. Un dépassement du taux légal d'alcool entraîne désormais un retrait de 6 points. On compte moins de 5 000 morts en 2006 et une réduction de - 51 % de la mortalité sur la décennie. Plus de 30 000 vies ont été épargnées durant cette période, dont les trois quarts grâce à la baisse des vitesses pratiquées et 11 % grâce à l'amélioration de la sécurité du parc automobile[3]. Le nombre de décès par milliard de km parcourus s'établit en 2010 à 7,1. Le trafic a progressé de + 7 % depuis 2000.

De 2010 à 2018

La sécurité routière reste une politique prioritaire. L'objectif fixé par l'Union européenne de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020 est repris par la France qui espère compter moins de 2 000 décès en 2020. Face aux difficultés à réduire la mortalité routière depuis 2013, l'Europe envisage désormais plutôt une réduction de -30 % en 10 ans. A l'instar d'autres pays européens, la France voit une hausse de sa mortalité routière en 2014 et 2015, suivie d'une stabilisation en 2016 et 2017. Ceci déclenche plusieurs séries de mesures : 26 dans le plan d'urgence ministériel de janvier 2015, 55 dans le plan d'actions du Comité interministériel de sécurité routière (CISR) d'octobre 2015 et 18 lors du CISR de janvier 2018. La mortalité routière descend au niveau record de 3 248 tués en 2018 (3 488 tués France entière), soit un ratio de 5,4 tués par milliard de kilomètres parcourus.

Le vieillissement de la population s'accélère entre 2010 et 2020 ; en conséquence, la part des seniors dans la mortalité pourrait atteindre 27 % en 2020.

[1] Pierre Giraudet, *Livre blanc de la sécurité routière*, La documentation française, 1989.
[2] 4ème mandature 2017-2020, le décret fondateur du 28/08/2001 a été modifié de manière significative par décret n° 2016-1511.
[3] Yves Page & al, *How safe is vehicle safety? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010*, Conference AAAM, 2011.

Le management de la sécurité routière

La sécurité routière, politique publique, concerne chaque collectivité, entreprise et citoyen.

Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Le Premier ministre a réuni le CISR le 9 janvier 2018, en présence de 10 ministres et secrétaires d'Etat.

La politique nationale de sécurité routière est articulée autour de trois axes majeurs :
- **engager** chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- **protéger** l'ensemble des usagers de la route,
- **anticiper** pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

18 mesures sont annoncées, à mettre en œuvre rapidement. La mobilisation et l'engagement des citoyens doivent être motivés à tout âge, via des démarches volontaires et des actions de prévention.

La protection des piétons serait accrue avec l'aménagement repensé des abords immédiats des passages piétons et une aggravation des sanctions pour les conducteurs ne respectant pas leur traversée.

La sécurité à vélo et en 2RM serait améliorée (apprentissage, formation, équipements de sécurité).

La baisse de la vitesse maximale de 90 à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central devrait bénéficier à tous les usagers en réduisant le nombre de victimes, les amendes en sus finançant la modernisation des services de prise en charge des victimes.

Alors que le téléphone tenu en main couplé à une autre infraction induirait une rétention du permis, des souplesses sont introduites pour des sanctions entraînant un retrait du permis de conduire : autorisation de conduite après une primo-infraction alcool moyennant l'installation d'un EAD (éthylotest avant démarrage), après un excès de vitesse supérieur à 40 km/h moyennant l'installation d'un contrôleur électronique de vitesse.

Sur demande des forces de l'ordre, les opérateurs de services de navigation ne relaieraient pas leur présence (terrorisme, enlèvement, contrôles alcool-stupéfiants).

Enfin, le Gouvernement indique poursuivre les démarches engagées pour la sécurisation de l'espace routier européen, pour faire respecter les règles de circulation aux conducteurs de véhicules immatriculés dans un État membre circulant dans un autre État membre.

Un certain nombre de ces mesures doivent être inscrites dans la loi. Elles seront intégrées à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), réinstallé le 23 janvier 2017[1] pour une période de 3 ans, organise le débat des acteurs de la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations). Il propose au gouvernement des mesures à mettre en place, avec l'appui du comité des experts.

Interministérialité

Le CISR fixe les grandes orientations de la politique du gouvernement et les actions prioritaires.

Le Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) met en œuvre les actions décidées par le CISR et assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière.

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), placé auprès du DISR, collecte et analyse les données d'accidentalité et de comportements, pilote le programme d'études et recherche de la DSR, et diffuse la connaissance. Il anime les observatoires locaux placés auprès des préfets.

Ministères impliqués

Le ministère de l'intérieur intègre, outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales, de la sécurité civile et de la gestion de crise, la délégation à la sécurité routière (DSR)[2]. Cette délégation, placée sous l'autorité du DISR prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. L'UCLIR[3] est chargée de coordonner l'action des forces de l'ordre dans leurs missions de sécurité routière.

Le ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier et de réglementation des véhicules.

Le ministère de l'éducation nationale assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et des centres de formation d'apprentis. Il délivre les attestations scolaires de sécurité routière.

Le ministère de la justice gère le contentieux de la circulation routière : non-respect des règles, atteintes involontaires à la personne, infractions « papiers » et celles visant à échapper au contrôle des forces de l'ordre.

Le ministère des solidarités et de la santé sensibilise aux risques pour la santé et organise la chaîne de soins d'urgence.

Le ministère du travail anime, au plan national et local, la prévention du risque routier professionnel, en partenariat avec la CNAMTS.

Le ministère des Outre-mer veille à la bonne prise en compte des spécificités des territoires dans le suivi des enjeux et l'aide à l'amélioration de la sécurité routière.

[1] Décret du 8 novembre 2016 modifiant celui du 15 mai 1975 et décret du 20 janvier 2017 portant nomination du président et des membres du Conseil national de la sécurité routière.
[2] La Délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR) est devenue DSR par décret et arrêté de réorganisation du 27 avril 2017.
[3] Unité de coordination de lutte contre l'insécurité routière créée en 2003.

Urbanisme

Les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des Plans locaux d'urbanisme (PLU) comportent un volet « sécurité routière ». L'implantation d'activités nouvelles ou d'habitat crée de nouveaux flux de déplacements, de nouveaux usages de l'espace de circulation ou les modifie. Les différents usagers (riverains, piétons) et usages (marchandises, transit…) s'examinent sous l'angle de sécurité routière. Ils menent parfois à des choix alternatifs en matière de localisation, d'occupation de l'espace, de densité, d'aménagement. L'urbanisation le long de grandes pénétrantes à l'approche d'agglomérations a souvent été le théâtre de points d'accumulation d'accidents.

Déplacements

Les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent établir un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ce plan comprend un volet sécurité des déplacements. La mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste est imposée. Les conditions des déplacements, et notamment les conditions de sécurité, contribuent à limiter ou favoriser un mode de transport. Depuis la loi d'adaptation de la société au vieillissement (2015), les PDU doivent prendre en compte les besoins spécifiques des personnes âgées.

Circulation

Le schéma directeur de voirie, national, départemental ou à l'échelle de l'agglomération, définit les itinéraires des véhicules motorisés, des vélos, des piétons, et les hiérarchisent. L'organisation des réseaux de voirie et de leur circulation affecte la sécurité des déplacements en définissant les flux et niveaux de service (voies réservées, séparation des trafics, partage de voirie, vitesse, priorité) et en favorisant certains modes de transport.

Employeurs engagés

Norme ISO 39001 - management de la sécurité routière : créée en 2012, elle aide les organisations à mieux identifier et gérer les risques routiers.

Norme ISO 45001 – système de management de la santé et de la sécurité au travail : des recommandations qui accompagnent la sécurité routière.

Charte des 7 engagements : « Nous, dirigeants d'entreprise, nous engageons pour favoriser la sécurité de nos salariés sur les routes ».

Politique locale de sécurité routière

Le préfet de département établit, avec l'aide de l'observatoire départemental de sécurité routière, le Document Général d'Orientations (DGO) pour 5 ans (2018-2022 pour la dernière édition), et sa déclinaison annuelle, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Le comité départemental de sécurité, présidé par le Préfet et le procureur de la République, coordonne l'action des services de l'Etat et celle des associations. Le Préfet anime le conseil départemental de prévention de la délinquance (avec pour vice-présidents le président du conseil départemental et le procureur de la République) et la commission départementale de sécurité routière.

Exploitants routiers

Sous l'autorité du MTES, les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage gèrent et améliorent 9 000 km de réseau autoroutier concédé ; les directions interdépartementales des routes, 12 000 km de réseau routier national non concédé. Les conseils départementaux exploitent 380 000 km de voiries départementales (dont une partie en cours de transfert vers les métropoles) et les communes et intercommunalités 700 000 km.

Collectivités territoriales

Les **régions** interviennent dans l'amélioration de l'éducation routière et de la formation professionnelle (loi NOTRe du 7 août 2015).

Les départements organisent le transport scolaire et interurbain. Ils gèrent la voirie départementale.

Les **métropoles** exercent des compétences renforcées en lieu et place des communes membres. Elles reprennent la gestion des routes départementales sur leur territoire (loi « Maptam » du 27 janvier 2014).

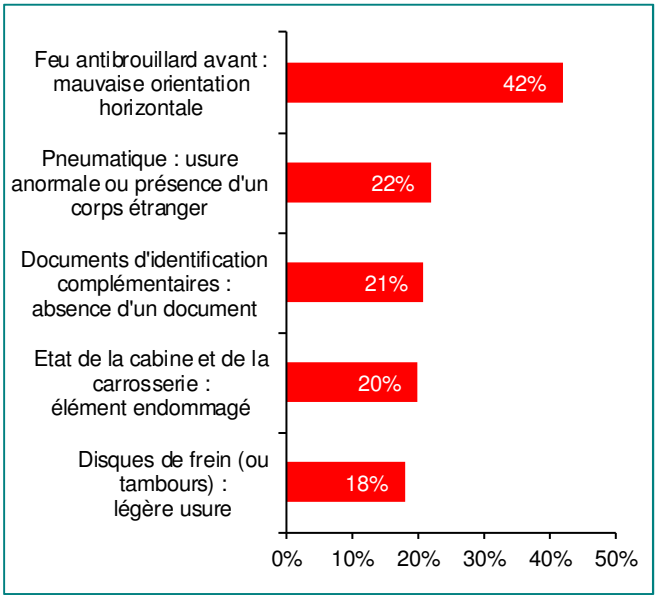
Les communes organisent l'aménagement du territoire. Le maire préside le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance qui met en œuvre les actions qu'il a proposées dans le PDASR.

Partenaires

Les services de secours participent à la chaîne de l'urgence : sapeurs-pompiers, urgences des hôpitaux privés et publics et associations secouristes. **Les assurances** mènent régulièrement des actions de prévention, via parfois des fondations dédiées. **Les associations** assurent écoute et soutien des victimes d'accidents et de leurs familles. Elles organisent des actions de sensibilisation. **Les établissements d'enseignement de la conduite** et de la sécurité routière réalisent la formation du conducteur. **Les entreprises** prévoient dans leur document **unique** des risques un plan de prévention du risque routier. Elles se mobilisent aussi, depuis 2015, près de 1 300 entreprises (pour plus de 3 millions de salariés) ont signé les 7 engagements pour une route plus sûre. La DSR complète cette charte avec des Journées pour la sécurité au travail depuis 2016.

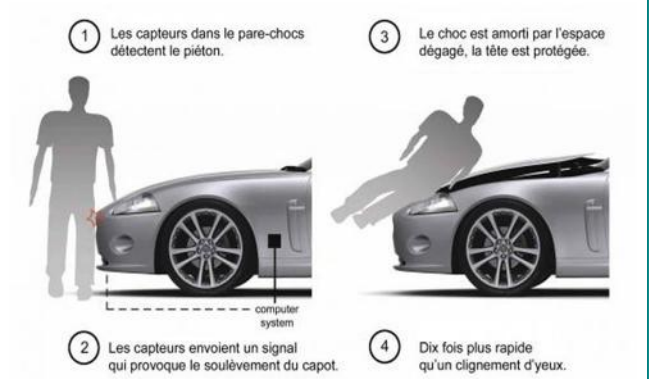
Les véhicules

Principaux défauts observés pour les véhicules particuliers lors d'un contrôle technique effectué entre le 20/05/2018 et le 31/12/2018



Source : *Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2018*, UTAC/OTC, mars 2019.

Schéma de soulèvement du capot actif en cas de détection de collision



Source : www.lesnumeriques.com (crédits photo Jaguar-Land Rover)

La norme « choc piéton » impose un espace suffisant sous le capot afin de réceptionner la tête avec un moindre choc. Certains constructeurs prévoient un capot actif qui se soulève de quelques dizaines de millimètres en cas de détection de collision. Le capot actif 2e génération pourra être refermé par le conducteur lui-même.

État du véhicule - contrôle technique

Les véhicules en mauvais état représentent un facteur de risque pour l'accidentalité. En 2018, on a dénombré 1 535 accidents corporels dans lesquels un véhicule présentait une défaillance technique visible (pneumatiques, éclairage, défectuosité mécanique, etc.). Dans ces accidents, 156 personnes ont été tuées et 2 070 blessées[1].

20,5 millions de contrôles techniques ont été réalisés[2] en 2018 sur les véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers, dont 4 millions ont généré l'obligation d'une contre-visite. Au 20 mai 2018, les points de contrôle et défaillances associées ont été modifiés dans le cadre de la transposition de la directive 2014/45/UE.

Les progrès en sécurité active

La sécurité active regroupe l'ensemble des éléments permettant d'éviter l'accident. Les nouvelles technologies s'appuyant sur la présence de **capteurs embarqués** (caméras, radars, lidars et sondes) autorisent de nombreuses **aides à la conduite**. Parmi ces aides, on peut citer la gestion automatique des feux et des essuie-glaces, l'ABS (système anti-blocage des roues), l'ESP (correcteur électronique de trajectoire), le régulateur/limiteur de vitesse, le régulateur intelligent de vitesse (vitesse adaptée à celle du véhicule qui précède), l'avertisseur de franchissement de ligne, l'assistance au freinage d'urgence (AFU), le radar de recul et le contrôle des angles morts. À l'avenir, des détecteurs de fatigue ou de malaise pourraient alerter le conducteur (somnolence, fatigue et malaise en cause dans 27 % des accidents mortels sur 5 ans sur autoroute concédée[3]).

Limiter la gravité des chocs

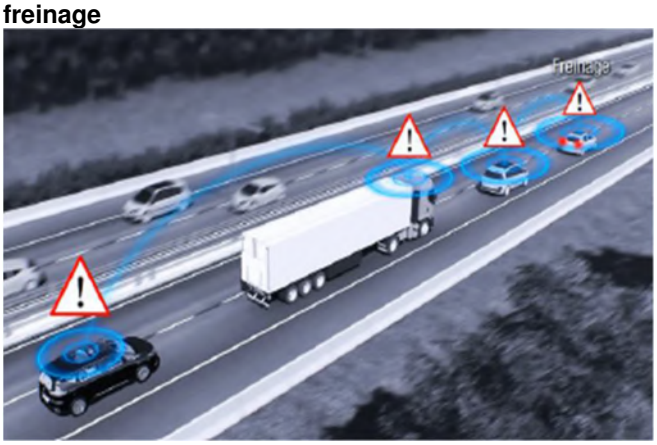
L'Euro NCAP, programme européen d'évaluation des nouveaux véhicules, est un organisme indépendant créé en 1997. Il réalise des crash tests pour fournir aux consommateurs une **évaluation sur la sécurité des véhicules neufs.** Le protocole d'évaluation, régulièrement révisé, intègre les dernières innovations et incite les constructeurs à les inclure dans leur production en série.

Des systèmes afférents aux véhicules peuvent permettre de réduire la gravité d'une collision avec autrui : les dispositifs anti-encastrement sur les poids lourds y participent. Les capots actifs amortisseurs de choc se développent pour la protection des usagers les plus fragiles (piétons, cyclistes et usagers de 2RM).

Les **systèmes de retenue** (ceinture de sécurité avec prétensionneur et limiteur d'efforts, airbags frontaux et latéraux, etc.) sont des compléments indispensables à une structure de véhicule rigide. Les véhicules récents disposent systématiquement d'une alerte sonore incitant à attacher la ceinture ; certains appuie-têtes se règlent automatiquement en fonction de la morphologie de l'usager.

[1] Voir également p. 82-83 « Les accidents selon les caractéristiques des véhicules ».
[2] *Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2018*, UTAC/OTC, mars 2019.
[3] *Analyse des accidents mortels et corporels 2018*, ASFA, juillet 2019.

Véhicule connecté : exemple pour une information de freinage



Communication véhicule à véhicule
Source : Projet européen Scoop

Le système eCall 112 d'appel automatique des secours en cas d'accident est rendu obligatoire dans les véhicules neufs de l'UE depuis avril 2018. Si l'airbag se déclenche ou si le conducteur ou l'un de ses passagers appuie sur le bouton « SOS », le véhicule appelle automatiquement le 112 et lui transmet ses coordonnées GPS. Grâce à ce dispositif, les secours arrivent plus rapidement sur les lieux de l'accident et peuvent en atténuer les conséquences. Selon la Commission européenne, l'eCall peut accélérer le temps de l'intervention d'urgence de 40 % en milieu urbain et de 50 % en zone rurale (avec un gain effectif de 10 min). Ce dispositif devrait s'avérer très efficace lors des sorties de route pour les accidentés non visibles depuis la chaussée, pour les accidentés sur les routes à faible trafic, pour des victimes seules, inanimées ou dans l'incapacité d'alerter. Le système eCall pleinement déployé dans l'UE pourrait sauver 2 500 vies par an.

Source : https://www.europe-consommateurs.eu/fr/quels-sont-vos-droits/vehicules/conduire-en-europe/equipements-obligatoires/systeme-ecall-en-europe/

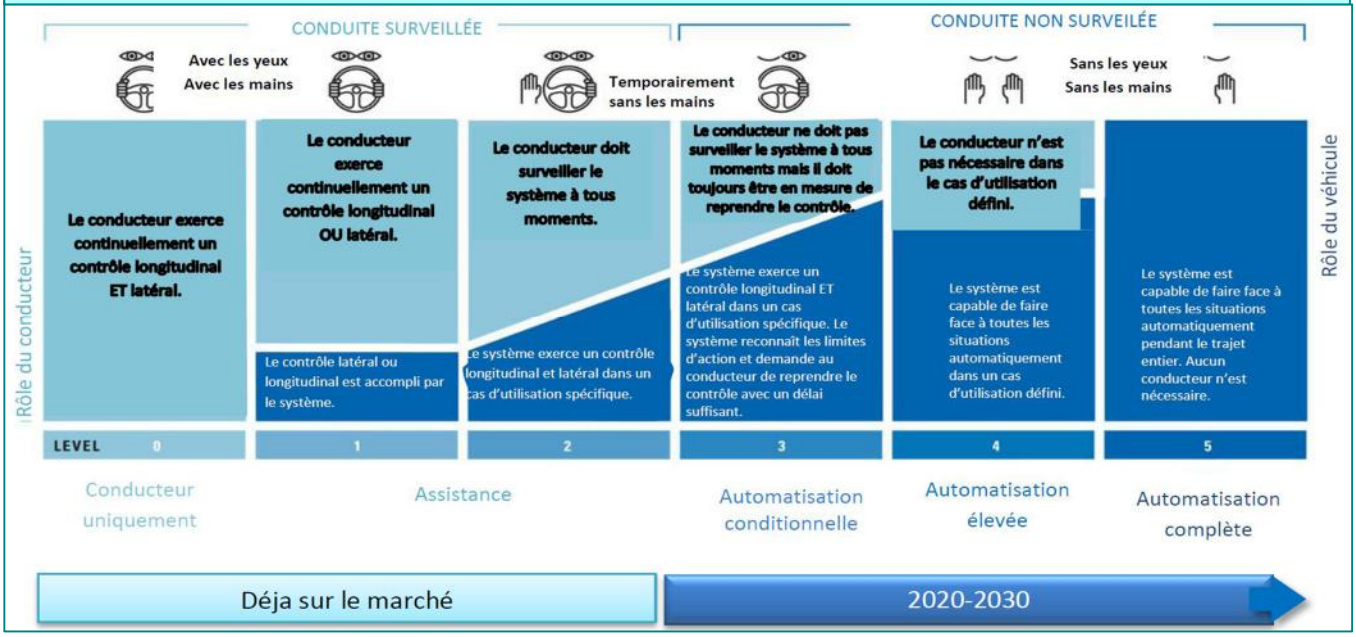
Aides à la conduite - véhicule connecté

Une erreur humaine intervenant dans 92 % des accidents, les nouvelles technologies offrent potentiellement des marges de progrès importantes pour la sécurité routière. **La connexion des véhicules** entre eux et avec l'infrastructure enrichit l'information en temps réel sur les conditions de circulation (trafic, travaux, obstacles, etc.) via les logiciels de navigation et améliore davantage la sécurité routière. Ces systèmes d'information et d'alerte coopératifs sont expérimentés en France et en Europe.

Véhicule à délégation de conduite

L'expérimentation sur la voie publique de véhicules à délégation de conduite ou véhicules autonomes en France est encadrée par l'arrêté du 17 avril 2018. **Ces expérimentations visent à permettre au véhicule autonome de faire ses preuves en termes de fiabilité et de sécurité.** La sécurité sera très liée aux attentes en termes d'actions du conducteur (reprises en main) et d'actions du véhicule (mises à l'arrêt) suivant le mode de surveillance prévu[1]. Des fonctions simples sont déjà possibles : conduite sur autoroute, dans les embouteillages, valet de parking. Une première révision de la Convention de Vienne sur la circulation routière pour intégrer les aides à la conduite a été actée. Dans le projet de loi d'orientation des mobilités, la France vise à mettre en place un cadre juridique de circulation des véhicules autonomes d'ici 2020 à 2022. La question de la responsabilité de chacun en cas de sinistre (assuré, constructeur, concepteurs des logiciels embarqués) reste également d'actualité. Les constructeurs français prévoient de commercialiser d'ici quelques années **des systèmes semi-autonomes** autorisant le conducteur à ne plus regarder la route, dans des situations bien définies.

Différents niveaux d'automatisation



Source : Society of Automotive Engineers-SAE
https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/FR/COM-2018-283-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF

[1] Hautière N., Tattegrain H., Guilbot M., *Véhicules connectés et autonomes : Quels enjeux technologiques, juridiques et de sécurité routière ?* Hygiène et sécurité du Travail INRS – N°246 – Mars 2017.

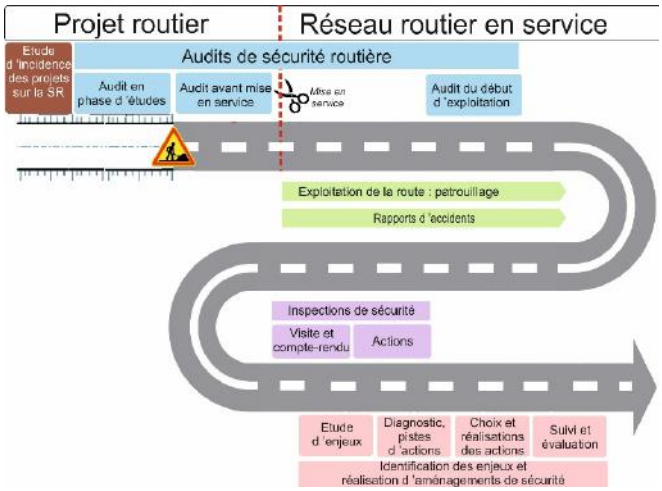
L'infrastructure routière

Le Système sûr (Safe system) est la déclinaison internationale de la Vision zéro (Suède à l'origine) et de la Sécurité routière durable (Pays Bas).

L'objectif long terme est zéro tué, zéro blessé grave à séquelle persistante. 4 grands principes :

- **L'erreur est humaine** et souvent non volontaire. Les auteurs d'infractions irréductibles sont minoritaires. Prendre en compte les comportements réels et détournements possibles des aménagements hors des règles prescrites pour ajuster l'infrastructure et ses règles.
- **Le corps humain ne supporte pas les chocs au-delà de 30 km/h** et au-delà de 56 km/h avec ceinture et airbag. Il faut limiter la vitesse de choc.
- **La responsabilité est partagée entre tous les acteurs** en amont et en aval de l'accident (usagers, constructeurs auto, gestionnaires d'infrastructure, puissance publique, assureurs, secours et soins…).
- **Pour progresser, il faut renforcer toutes les parties du système.**

Démarches de sécurité issues de la directive européenne du 19 novembre 2008



Etude d'incidence : évaluer les effets prévisibles sur la sécurité des différentes options de réalisation d'un projet routier.

Audit de sécurité : vérifier que la sécurité est intégrée à chaque étape d'un projet routier, de sa définition jusqu'à son début d'exploitation.

SURE, Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes : proposer les aménagements de sécurité les plus efficients sur le réseau en service.

ISRI, Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires : relever les défauts du réseau en service.

Source : Cerema
https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/infrastructures-routieres-demarches-securite-tous-reseaux

Le développement des réseaux routiers à partir des années 1950 répondait au besoin croissant de déplacements et de réduction des temps de parcours. Il s'est accompagné jusqu'en 1972 d'une augmentation du nombre d'accidents de la route, à un rythme toutefois moindre que celui de l'augmentation du trafic. Pour enrayer cette hausse des accidents, des politiques de sécurité routière ont été progressivement mises en place, en intégrant notamment un volet dédié à l'infrastructure.

Les politiques de sécurité

Dans les années 1970 et 1980, ces politiques sont axées sur **le traitement des concentrations d'accidents graves** et aboutissent à la quasi suppression des « points noirs ». A partir des années 1990, ces actions curatives se déclinent sur des itinéraires entiers. La conception des routes principales intègre mieux la sécurité, en déclinant notamment le principe d'une « **route qui pardonne** », permettant de limiter les conséquences d'une erreur de conduite (réalisation d'accotements pour corriger un écart de trajectoire, suppression ou isolement des obstacles pour réduire la gravité des chocs, etc.). Enfin, dans les années 2000 apparaît la notion de **route apaisée** dont la conception et l'exploitation incitent à la modération des comportements.

La directive européenne du 2008/96/EC prescrit la mise en place de procédures pour la sécurité des infrastructures sur le réseau routier transeuropéen. Transcrite en droit français par la loi 2011-12 du 05/01/2011, elle se traduit par plusieurs démarches : les études d'incidence, les audits de sécurité routière[1], la démarche SURE[2] et la démarche ISRI[3]. D'autres démarches spécifiques sont utilisées pour améliorer le niveau de sécurité des réseaux routiers (obstacles, passages à niveau…). Cette directive évolue en 2019 (révision validée 04/04/2019, publication oct. 2019) pour s'intéresser plus largement aux autres réseaux routiers très circulés.

Des innovations de sécurité

L'amélioration de la sécurité des infrastructures est un axe de recherche pour diminuer la fréquence et la gravité des accidents. Sur autoroute se généralisent les dispositifs d'alerte vibrants et sonores en rive de chaussée qui maintiennent dans leur voie les usagers peu attentifs. Sur routes bidirectionnelles, ces dispositifs sont expérimentés en axe de zones dangereuses. Des supports de signalisation ou poteaux à sécurité passive[4] qui se rompent sous le choc d'un véhicule léger ou en absorbent l'énergie, évitent les glissières de sécurité et diminuent la gravité des accidents, notamment pour les 2RM.

[1] *Guide méthodologique – Audits de sécurité routière*, SETRA, août 2012.
[2] *Guide méthodologique – Démarche SURE*, SETRA, octobre 2006.
[3] *Guide méthodologique – Démarche ISRI*, SETRA, octobre 2008.
[4] *Guide technique – Supports à sécurité passive*, Cerema, juillet 2016.

Evolution des réseaux routiers (en km)

	1997	2002	2007	2012	2017
Autoroutes	8 864	10 223	10 958	11 413	11 618
dont autoroutes concédées	6 717	7 718	8 381	8 812	9 137
Nationales	26 856	26 154	9 861	9 707	9 620
Départementales France métropolitaine	358 894	359 597	377 984	377 965	375 362
Communales France métropolitaine	574 775	598 380	629 000	666 343	695 051
Ensemble du réseau routier France métropolitaine	969 389	994 354	1 027 803	1 065 428	1 091 651
Voies ferrées exploitées par la SNCF	31 821	31 320	31 154	30 581	28 120
Métro, RER, tramways[1]	534	643	901	1 595	1 777
Véloroutes et voies vertes	nd	nd	nd	8 000	15 120

[1] RER de la RATP uniquement, sauf pour 2012 et 2017 (RER de la RATP et SNCF)
Source : SDES, Mémento des transports

Utilisation des réseaux (circulation)

	2002	2007	2012	2017
Réseaux routiers (milliards véh-km)	**548**	**562**	**564**	**606**
Autoroutes	150	165	168	186
Routes Nationales	23	24	23	23
Autres routes	375	373	373	397
Réseau ferroviaire (millions trains-km)				
Voyageurs	393	382	411	391
Marchandises	142	101	63	67
Réseau Transport Collectif Urbain				
Île-de-France				
Train (millions trains-km)	26	24	28	29
RER (millions trains-km)	40	42	43	42
Métro (millions trains-km)	43	44	49	51
Tramway (millions véh-km)	nd	4	5	13
Bus (millions véh-km) hors Optile[1]	146	157	161	169
Province				
Tramway (millions véh-km)	19	34	49	62[2]
Métro (millions trains-km)	22	28	33	34[2]

[1] Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France
[2] Données 2016
Source : SDES, CCTN 2018, SNCF, Île-de-France Mobilités, Cerema.

Source : Cerema

Source : S.Menoret, Nantes Métropole

L'entretien et l'exploitation

La gestion du réseau routier s'exerce à différents niveaux : Etat (infrastructures concédées ou non), départements, communes. Depuis 2017, les métropoles ont repris la compétence et les personnels pour la gestion des routes départementales et communales situées sur leur territoire. Pour conserver une route sûre, les gestionnaires de voirie mettent en place une politique d'entretien et d'exploitation :

- **l'exploitation** concerne le quotidien : déneigement, surveillance, balisage des chantiers pour la protection des usagers et des intervenants.
- **l'entretien courant** comprend les opérations annuelles : fauchage, bouchage des nids de poule, balayage des voies, etc. ;
- **l'entretien périodique** consiste à éviter la dégradation du patrimoine et à assurer les fonctions minimales de sécurité comme l'adhérence, la signalisation, la viabilité ;

En 2018, 266 accidents de la circulation (matériels ou corporels) liés aux chantiers ou autres interventions ont été relevés sur routes nationales[1] et autoroutes[2] (287 en 2017). Un agent d'exploitation a été tué et 28 autres ont été blessés sur ces routes.

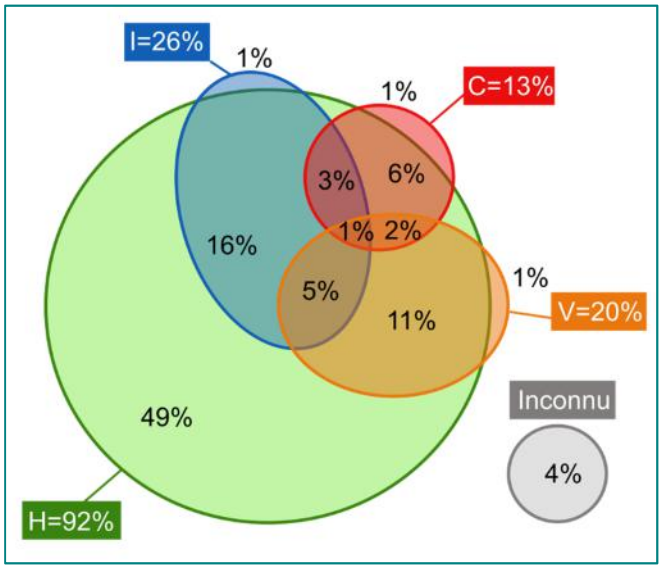
Les milieux urbain et péri-urbain

Les règles de comportement et l'objectif de fluidité de la circulation à la base du Code de la route jusqu'aux années 1970 ont évolué. Dans les années 1980, le déploiement du programme partenarial entre l'État et les collectivités « Ville plus sûre, quartier sans accident » a marqué un tournant dans la prise en compte de la vie locale ; la limitation de vitesse est passée de 60 à 50 km/h et le principe de « zone 30 » a été introduit dans le Code de la route. La place de la voiture en ville est rééquilibrée au **profit de la qualité urbaine et des autres modes de déplacement** : les tramways, le vélo, les bus à haut niveau de service, les couloirs bus, les aires piétonnes, les zones 30 et les zones de rencontre qui s'ancrent progressivement dans les villes.
Depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain en 2000, les collectivités urbaines de plus de 100 000 habitants doivent créer un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste. Les démarches **« code de la rue » en 2008** et **« plan d'actions pour les mobilités actives » (PAMA) en 2015**[3] ont fait évoluer la réglementation pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables et promouvoir l'usage des modes actifs : élargissement de la zone 30 à une ville entière ou à de grands quartiers, généralisation du double sens cyclable dans les rues limitées à 30 km/h, etc.

[1] *Tableau de suivi de l'accidentalité des DIR*, MTES, avril 2019.
[2] Baromètre sécurité du personnel en intervention, ASFA, Le site de la sécurité du personnel autoroutier.
[3] *Mieux partager l'espace public, les règles évoluent*, Cerema, octobre 2015.

Les usagers de la route

Facteurs de causalité des accidents mortels (HVIC)



Légende : Facteurs HVIC, H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables.
Source : *Cerema, 2019 (voir étude FLAM page 150).*

Source : DSR/communication

Source : DSR/communication/infolettre

Source : DSR/communication

L'éducation routière développe un ensemble de connaissances, de bonnes pratiques et de comportements pour améliorer le niveau de sécurité en circulation. La stratégie d'enseignement, « le continuum éducatif à la sécurité routière », prévoit que les connaissances et compétences ne se limitent pas à la préparation du permis de conduire mais doivent être acquises dès le plus jeune âge et progresser de façon continue tout au long de la vie.

Formation en milieu scolaire

L'éducation routière est présente depuis 2002 à l'école élémentaire tout au long des cycles et aboutit à la délivrance de l'attestation de première éducation à la route (APER) en fin de CM2.

Au collège, l'éducation routière est validée depuis 1993 à deux niveaux, en fin de cinquième et en fin de troisième, par la réussite aux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et ASSR 2), l'une ou l'autre étant obligatoire pour suivre la formation pratique au brevet de sécurité routière (BSR). Le BSR, devenu depuis le 19 janvier 2013 la catégorie AM du permis de conduire est obligatoire pour conduire dès l'âge de 14 ans, en l'absence de permis de conduire, un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (mini-voiture classée « voiturette » ou petit quad). Depuis la rentrée scolaire 2015-2016, une demi-journée d'éducation à la sécurité routière est instaurée dans les lycées et centres de formation d'apprentis (publics).

La formation en milieu scolaire a permis de réduire la mortalité piétonne des enfants scolarisés en école primaire (entre 6 et 10 ans) d'une vingtaine par an dans les années 2000-2002 à une moyenne de 6 par an sur la période 2015-2017.

Le nombre de victimes sur cyclomoteur décroît avec l'âge. Les cyclomotoristes de 14 à 17 ans sont les plus touchés (32 tués, 2 001 blessés), ils représentent 33 % des cyclomotoristes victimes, pour 36 % des utilisateurs de cyclomoteur[1]. Les 18-24 ans représentent 26 % des cyclomotoristes décédés.

Accès au permis de conduire

La troisième phase du continuum éducatif correspond à l'accès au permis de conduire. Trois types de parcours sont possibles :

- apprentissage anticipé de la conduite (AAC), dès 15 ans, qui prévoit une phase de conduite accompagnée sur au moins un an et 3 000 km. Le permis peut être passé dès 17 ans et demi mais la conduite autonome n'est possible qu'à 18 ans ;
- formation classique, passage du code dès 17 ans et demi et de la conduite dès 18 ans ;
- conduite supervisée (conduite accompagnée sans condition de durée ni de distance minimale à respecter) dès 18 ans.

Le permis probatoire est d'une durée de 2 ou 3 ans.

[1] Enquête Parc Auto 2018, Volume 2RM, TNS, juin 2019.

Les permis et autorisations de conduire pour les 2RM

Véhicule	A partir de...				
	14 ans	16 ans	18 ans	20 ans	21 ans
Cyclomoteur (≤ 50 cm3)	Permis AM ou BSR				
Motocyclette A1 (≤ 125 cm3)		A1	A2	A ou B (1)(3)	
Motocyclette A2 (≤ 35 kW)			A2		
Motocyclette A3				A (4)	
Tricycles puiss. ≤ 15 kW et poids à vide ≤ 550 kg (L5e)		A1 ou B1	A2 ou B	A	
Tricycles puiss. > 15 kW ou poids à vide > 550 kg (L5e)				A	B (2)(3)
Quadricycle "léger" et quad routier léger (L6), ≤ 50 cm3	AM ou BSR	A1 ou B1	A ou A2 ou B		
Quadricycle "lourd", quad routier lourd et quad tout-terrain lourd (L7)		A1 ou B1	A ou A2 ou B		

(1) Permis B obtenu depuis plus de 2 ans + 7 heures de formation ou justifiant de la pratique de la conduite d'une motocyclette légère ou d'un véhicule L5e au cours des 5 années précédant le 1er janvier 2011.
(2) Conducteur de 21 ans minimum avec un permis B correspondant à la note 1 ci-dessus.
(3) Conduite autorisée sur le territoire national.
(4) Avec permis A2 de plus de 2 ans et formation de 7 heures.
La catégorie A obtenue avant le 1er mars 1980, ou les catégories A2 ou A3 obtenues entre le 1er mars 1980 et le 31 décembre 1984, autorisent la conduite de toutes les motocyclettes.
Source : Cerema, compilation du code de la route art. R.211-1 à R.211-3, R.221-1, R.221-4 à R.221-8 et D.221-3.

Communication 2018 – Temps forts

Alcool et stupéfiants : *« Fumer du cannabis est illégal, sur la route ça peut être fatal »*. Evénements *« Sam celui qui conduit et ne boit pas »*. 50 animateurs vedette radio et TV reprennent pour les fêtes de fin d'année *« Quand on tient à quelqu'un on le retient »*.

Téléphone : Campagne d'affichage *« Sur la route, le téléphone peut tuer »*.

Deux-roues motorisés : avec la campagne *« l'Air c'est la vie, la moto aussi »*, pour les fêtes de fin d'année, la Sécurité routière invite les proches d'usagers de 2RM à leur offrir un gilet airbag.

« Professeur Slow » : la nouvelle icône de la « Slow conduite » aborde les bénéfices à rouler à la juste vitesse. *« La vie appartient à ceux qui lèvent le pied »*.

« Sur la route, restons calmes, restons en vie » : 3 spots présentent aux auditeurs en train de conduire un miroir un peu sarcastique pour prendre la mesure de l'absurdité des mauvais comportements sur la route.

Le passage de 90 à 80 km/h :

Un film viral à partir des archives de l'INA sur toutes les mesures qui ont fait « râler » les français depuis 50 ans. L'interview du chercheur Rune Elvik à l'origine des résultats confirmant le modèle de Nilsson. Deux programmes TV courts pédagogiques, l'un avec Mario Jollès et Romain Grosjean, l'autre avec Jamy.

Le film **« 13 mètres »** qui matérialise, avec émotion, la différence de distance de freinage entre 90 et 80 km/h permettant d'éviter l'accident.

Formation post-permis

La période probatoire du permis de conduire est considérée comme la quatrième étape du continuum éducatif. C'est une mise à l'épreuve des conducteurs novices sur une durée de trois ans pour la filière traditionnelle et de deux ans pour l'AAC. Le capital total de points s'acquiert progressivement jusqu'au terme de la période probatoire (voir page 163).

Il n'existe pas pour l'instant de rendez-vous pédagogiques post permis comme en Autriche qui permettraient de suivre la montée en compétences du jeune conducteur novice. La loi du 18 novembre 2016 relative à la modernisation de la justice du XXIe siècle prévoit néanmoins la mise en place d'une formation complémentaire de ce type à l'attention des conducteurs novices volontaires, permettant d'atteindre plus rapidement le nombre de points maximum.

Par ailleurs, depuis juin 2016, il est obligatoire d'être titulaire du permis A2 depuis au moins deux ans et de suivre une formation de 7 h pour obtenir le permis A, qui permet de conduire des 2RM de plus de 35 kW. Cette condition s'appliquait déjà depuis 2013 aux candidats de moins de 24 ans.

Communication

La communication en matière de sécurité routière a pour objectif d'informer les usagers sur l'évolution des connaissances et de la réglementation. Les campagnes de communication visent à convaincre les usagers d'adopter de meilleurs comportements.

Il est essentiel que la campagne soit fondée sur des résultats de recherche pertinents, non seulement pour déterminer les meilleurs prédicteurs du comportement à risque mais également pour aider à concevoir le message de la campagne[1].

Contrôle et sanction

Toute règle ne vaut que si son application est contrôlée et sanctionnée de façon graduelle selon la gravité du manquement, cette sanction faisant partie intégrante de la stratégie de prévention. En 2018, 19,7 millions d'infractions au code de la route[2] ont été relevées (hors polices municipales). Le permis à points, instauré en 1992, vise à responsabiliser davantage le conducteur. 14,9 millions de points ont été retirés en 2018 (en baisse de - 1,9 % par rapport à 2017). *Suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière permet de récupérer 4 points au maximum* (voir page 163). En cas de délit de conduite en état alcoolique ou d'ivresse manifeste, l'autorité judiciaire peut prononcer l'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un éthylotest anti-démarrage (EAD), pour une durée de 5 ans maximum.

1 Projet européen CAST – Campagne de communication sur la sécurité routière – Manuel pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation, Union Européenne, 2010.
2 *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2018*, ONISR.

Les secours et soins aux victimes

50 % des décès[1] interviennent dans les minutes qui suivent l'accident, sur place ou en transit vers l'hôpital. Parmi les victimes dirigées vers un hôpital, 15 % des tués décèdent de 1 h à 4 h après collision, 35 % plus de 4 h après l'accident.

Une révolution technologique en Europe : l'eCall

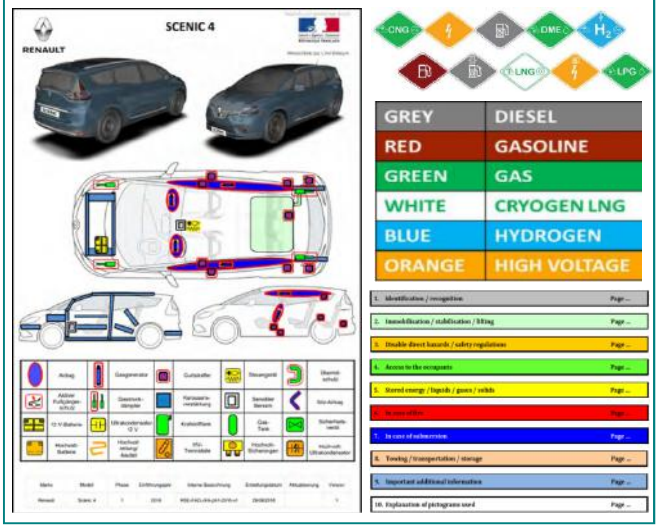
Par une **intervention plus rapide** des secours, le **système eCall** devrait permettre de réduire la mortalité et la gravité des blessures dues aux accidents de la route.

L'eCall est un système d'appel d'urgence embarqué à bord des véhicules dont l'objectif est de prodiguer une assistance rapide aux automobilistes confrontés à une situation d'urgence n'importe où en Europe. Ce système doit donc être interopérable dans toute l'Union européenne grâce à un ensemble de normes et de spécifications techniques identiques dans tous les États membres :

- Depuis le 1er avril 2018, les nouveaux modèles de véhicules commercialisés sont équipés d'un dispositif conforme aux normes européennes permettant de déclencher l'eCall et de transmettre le MSD (minimum set of data).
- Les opérateurs de réseaux mobiles réceptionnent les eCalls (voix et données) et les transmettent au centre d'appels eCall de chaque État membre.
- Les États membres intègrent l'eCall à l'organisation du traitement des appels d'urgence.

Optimiser l'intervention des secours en sécurité et rapidité : la norme ISO 17840

Désincarcération **Logo motorisation**



Source : https://etsc.eu/wp-content/uploads/5.-TOM-VAN-ESBROECK-RESCUE-SHEETS.pdf

Dans les années 70, la prise en charge des accidentés de la route était au centre du concept d'organisation des urgences. L'accident de la route tuait alors plus de dix mille personnes par an et en blessait gravement près de 90 000. L'intervention la plus rapide possible de secouristes et la réanimation pré-hospitalière par l'équipe médicale d'un SMUR, étaient au cœur du dispositif. Le transport du blessé après régulation médicale vers des hôpitaux implantés environ tous les 50 kilomètres a ainsi permis de sauver de nombreuses vies.

Chaque minute compte : entre l'heure de l'accident, l'alerte des secours, l'arrivée des secours sur place, la première prise en charge, la désincarcération, l'évacuation vers l'hôpital, voire le transfert ensuite vers un autre hôpital en cas de sous-évaluation de la gravité des blessures, il peut s'écouler plusieurs heures. Ces heures sont parfois vitales.

L'alerte

L'importance des éléments transmis lors de l'alerte jusqu'au moment du triage par le centre 15 est déterminante. A partir des renseignements recueillis le médecin régulateur du SAMU décide du format des moyens de secours à dépêcher sur place.

L'intervention sur accident

Les sapeurs-pompiers sont reconnus comme acteurs opérationnels de terrain. Ils agissent localement pour prévenir les risques et porter secours. Grâce au maillage territorial, ils sont les premières forces publiques présentes sur les lieux avec les forces de l'ordre. Ces dernières interviennent sur tous les accidents corporels rapportés, sécurisent les lieux de l'accident, gèrent la circulation pour éviter le sur-accident, et procèdent aux constatations d'usage ainsi qu'aux auditions des victimes et des témoins éventuels dans le cadre d'une enquête judiciaire. Les gestionnaires de routes, souvent aussi mobilisés sur l'intervention, participent au balisage de l'accident et à la remise en état des lieux.

La norme ISO 17840 standardise les informations des véhicules à connaître pour l'intervention des secours.

Triage et orientation

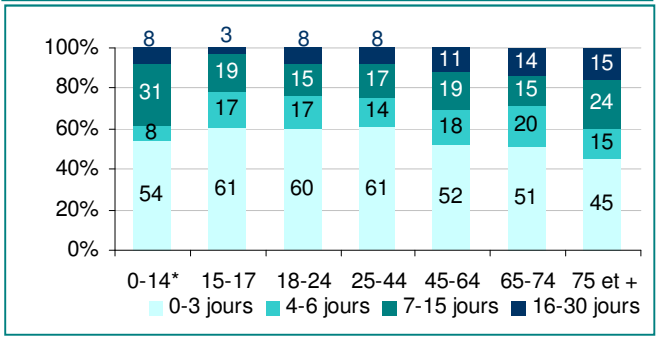
L'orientation vers une structure hospitalière adaptée est déterminante dans la qualité de la prise en charge. Un diagnostic erroné peut avoir un impact direct sur la survie des victimes. L'objectif est donc d'orienter, le plus vite possible, le blessé en fonction de la gravité de ses blessures, vers des structures de soin adaptées, selon leurs compétences (pédiatrique ou neurochirurgicale par exemple), en fonction des plateaux techniques requis (imagerie...) ou encore selon le niveau d'expérience ou d'excellence de ces structures.

[1] Revue des soins post-impact réalisée par des experts médicaux européens, pilotée par l'ETSC (Buylaert, W. ed. (1999) *Reducing injuries from post-impact care - European Transport Safety Council, Working Party on Post Impact Care, Brussels)*

La réforme territoriale

Les mouvements de population et la concentration des plateaux techniques, inéluctables, rendent nécessaire une réflexion sur l'organisation de l'offre de soins à l'échelle d'un territoire de santé, centré sur un établissement de référence. Pour autant, l'accès aux soins urgents en moins de 30 minutes doit être assuré. Technicité, qualité et proximité doivent donc s'associer dans un réseau fiable et opérationnel.

Durée d'hospitalisation (arrivée en Trauma Center Ile de France) des blessés non décédés à 30 jours selon l'âge de la victime

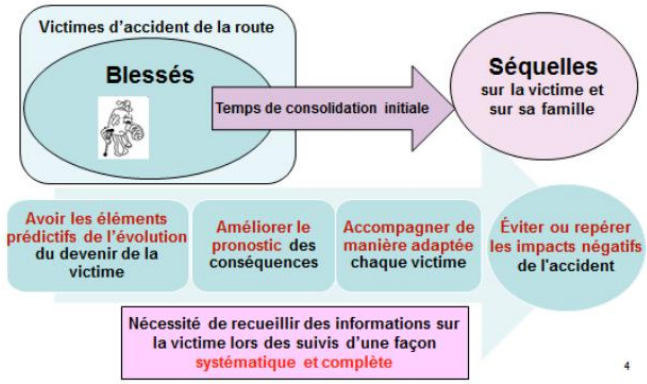


* Effectifs faibles
Source : Traumabase 2017, blessés arrivés via Traumacenter IDF

Parmi l'ensemble des blessés passant à l'hôpital, **14 % sont hospitalisés au moins 24 heures : 1 à 3 jours pour la majorité** d'entre eux, le plus souvent des blessés de gravité mineure ou modérée et **1 mois ou plus pour 10 %.**

Source : Registre du Rhône, qui inclut des blessés toutes gravités

Pourquoi s'intéresser aux conséquences d'un traumatisme ?



Source : ESPARR, Registre du Rhône

Les services d'urgence

La filière de soins est activée concomitamment à la filière des secours. Les trauma-centers avec des équipes spécialisées sont un exemple de structures adaptées qui permettent d'améliorer la qualité de la prise en charge des urgences vitales. Les niveaux d'agrément vont de 1 (plateau technique maximal) à 5 (plateau technique minimal) :

- les niveaux 1 et 2 correspondent aux CHU. Paradoxalement, les villes françaises les plus grandes sont celles qui ont le plus de difficultés à réunir tous les spécialistes chirurgicaux sur le même site technique, du fait de la multiplicité des sites hospitaliers et parfois des hôpitaux spécialisés. Les villes françaises de plus petite taille, sièges de CHU, concentrent en général ces moyens sur un seul site ;
- les niveaux 3 et 4 correspondent à nos hôpitaux généraux, en fonction de leur taille et volume d'activités ;
- le niveau 5 est un relai de soins surtout utile au conditionnement du patient en vue de son transfert vers le niveau adapté à sa prise en charge.

Hospitalisation et rééducation

Les patients[1] les plus âgés ont tendance à avoir des durées de séjour plus prolongées que les patients plus jeunes : 14 % des 65 ans et plus restent hospitalisés plus de deux semaines contre 9 % des moins de 45 ans.

Le taux de satisfaction[2] pour la prise en charge immédiate est de 92 %. Les patients sont également satisfaits des soins apportés lors de l'hospitalisation mais pointent le manque de personnel et d'information sur les démarches à suivre, ainsi que le défaut d'accompagnement à la sortie.

La vie après l'accident

Six mois après l'accident, près de 89 % des blessés graves et 58 % des blessés légers déclarent ne pas avoir retrouvé un état médical équivalent à celui précédent l'accident. 20 % des blessés ont souffert de complications médicales après l'accident. L'accident a été à l'origine d'un arrêt de travail pour près de 80 % des blessés légers et 100 % des blessés graves, dont la moitié n'a pas repris le travail au bout de six mois.

Un an après l'accident, 16 % des victimes présentent un stress post-traumatique, engendrant une qualité de vie dégradée et un retour tardif au travail (32% des blessés graves n'ont pas repris). Les symptômes les plus fréquents observés chez les traumatisés crâniens sont l'anxiété (50 % des victimes), les troubles de la mémoire et de l'attention et de l'humeur.

[1] Sophie Hamada, Tobias Gauss *Analyse des victimes d'accidents sur voie publique recensées dans la Traumabase® de 2011 à 2015, décembre 2016.*
[2] Martine Hours et al *Etude et suivi d'une population d'accidentés (cohorte ESPARR – Registre du Rhône), 2014.*

La recherche et les études

Sécurité primaire	Sécurité secondaire	Sécurité tertiaire
	Usagers	
Indicateurs d'exposition au risque en lien avec la mobilité Hiérarchisation des facteurs de risque : alcool, drogues, médicaments, vitesse, téléphone au volant, travail, inégalité sociale, comportements	Indicateurs de gravité, facteurs de risque : âge, mode de déplacement, vêtements 2RM, casque vélo, équipements lumineux/ réfléchissant	Devenir des victimes (réinsertion, indemnisation, handicaps) Prévention Coût socio-éco de l'insécurité routière SMUR Sanctions
	Véhicule	
Catégorie de véhicule 4R, 2RM, technologies ITS, dispositifs LAVIA, Ethylotest anti-démarrage	Ceinture, airbag, Crash test, Vétusté du véhicule	Feux de détresse
	Environnement	
Signalisation, radars, condition de circulation, météo, offre de transports, inégalités territoriales	Catégorie de réseau, Barrières de sécurité	Bandes d'arrêts d'urgence

Source : COTITA http://www.cotita.fr/

Source : Fondation MAIF : Rapport annuel 2018 – extrait projets terminés en 2018.

Dès 1910, le domaine de l'accidentologie est investi et associé à la traumatologie. Il faut attendre 1968 pour que le terme « accidentologie » entre dans le vocabulaire. La recherche publique s'organise avec le secteur privé (constructeurs et assureurs), déjà engagé, et élabore ses concepts et objets de recherche « infrastructures », « comportements » et « véhicules ». Cette science intègre des domaines touchant aux techniques et technologies (automobile, contrôle), à l'ingénierie (routes, cinétique, détection), aux sciences de la santé (neurosciences incluses) et la pharmacologie clinique. Son interdisciplinarité s'étend aussi aux champs des sciences économiques et humaines, avec des contenus préventifs, éducatifs.

Le renforcement d'une discipline

1957 et 1958 correspondent à deux dates clés. Le premier Service médical d'urgence (SMUR) est mis en place à Salon-de-Provence. Le centre national de formation à la sécurité routière est ouvert par la gendarmerie nationale pour renforcer la culture sécurité routière dans ses unités. Le Registre du Rhône est créé en 1995 pour les traumatismes dus aux accidents de la route. Le diplôme d'enseignant de la conduite est créé et l'éducation routière devient obligatoire à l'école. Il faudra attendre 1993 pour qu'une attestation reconnaisse cette discipline et 2000 pour qu'un *continuum* éducatif soit instauré. Des stages de sécurité routière sont organisés pour la récupération des points du permis. Des grandes écoles dispensent des formations selon une approche pluridisciplinaire et des universités intègrent cette matière dans des disciplines comme les sciences de l'éducation ou la psychologie à Aix-Marseille et Angers. Ces cursus adossés à la recherche présentent des approches cognitivo-comportementales complémentaires.

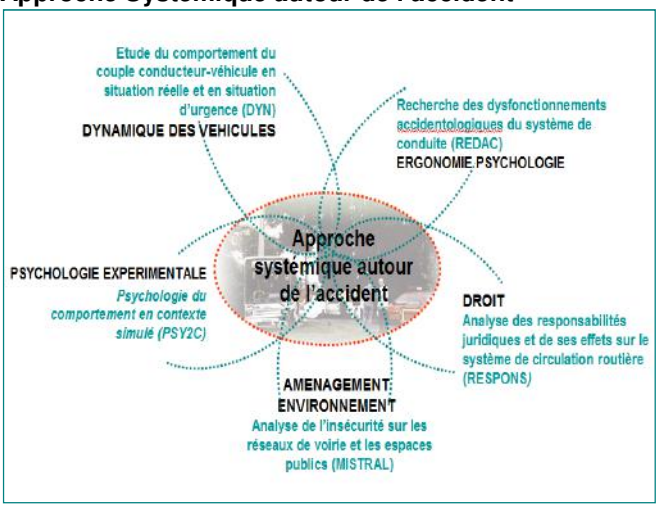
Organisation de la recherche

L'interdisciplinarité de la sécurité routière nécessite de faire travailler ensemble les organismes d'études et de recherche. L'Ifsttar et le Cerema[1] sont les principaux acteurs du réseau scientifique et technique auxquels s'ajoutent l'Inserr, des laboratoires du CNRS, des équipes Inserm, ISPED et universitaires. L'UTAC[2] est agréée pour procéder aux essais d'homologation des véhicules et de leurs équipements. La R&D (constructeurs, équipementiers) est présente notamment au travers du LAB et du Ceesar. L'incitation à la recherche vient aussi des appels à projet (ANR, fondation MAIF, Fondation VINCI). Depuis 2017 la DSR publie chaque année un appel à projets, disponible sur le nouveau site internet de l'ONISR (https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr).

[1] L'Ifsttar est issu de la fusion au 01/01/2011 de l'Inrets (comportement des conducteurs et véhicules) et du LCPC (Infrastructures, équipement et exploitation) ; le Cerema résulte de la fusion au 01/01/2014 des CERTU, SETRA, CETMEF et CETE.

[2] L'UTAC est notifiée par les Autorités françaises, anglaises, néerlandaises et roumaines auprès de la Commission Européenne et des Nations Unies pour procéder à ces essais. La France lui a également délégué le suivi de la Conformité de Production (COP).

Approche Systémique autour de l'accident



Source : Ifsttar-TS2-LMA.

Source : Colloque Ifsttar Bron dans le cadre des entretiens Jacques Cartier 2018, ©Virginie Etienne.

Source : DR, internet.

Les axes de recherche prioritaires

Les priorités de recherche se poursuivent sur les thématiques des usagers vulnérables : jeunes, piétons, cyclistes et motards. Ces derniers représentent selon l'OMS[1] près de la moitié des personnes tuées sur la route. Le partage de la voirie reste au cœur de la recherche afin de dépasser les conflits d'usages. L'analyse de l'accidentalité des jeunes demeure toujours une priorité ainsi que celle des personnes âgées de 65 ans et plus. Depuis 2013, la mortalité pour cette tranche d'âge est en progression corollairement à son augmentation. Selon l'Insee, en 2050, un habitant sur trois aura plus de 60 ans. L'appel à projets DSR porte également sur les blessés graves dont le nombre devra être divisé par deux d'ici 2030 pour répondre à la déclaration de La Valette (mars 2017). L'amélioration de la connaissance des comportements en situation de conduite (consommation d'alcool, de drogue, distracteurs, luminosité LEDs, surdité) se poursuit. Les recherches résultent d'approches multidisciplinaires qui intègrent les domaines de mobilité et de services.

Les coopérations internationales

Les actions des organismes de recherche permettent de capitaliser les connaissances dans des analyses européennes ou internationales. Le Club des organismes de recherche associés (CLORA) constitue une passerelle entre la recherche publique française et l'UE. Les échanges offrent aux chercheurs la possibilité de mener en coproduction des recherches notamment celles du programme-cadre ou Horizon 2020. Des forums et réseaux européens (FERSI, ETSC) et internationaux (Irtad[2], Jacques Cartier) sont des lieux de partage d'expertise. Le sommet 2018 du Forum International des Transports de l'OCDE (FIT/OCDE) portait pour la première fois sur la sécurité routière. Il a été organisé en lien avec ECTRI, ERTRAC, TRB, WCTRS et a été très suivi. Les recherches se poursuivent E-survey of Road users' Attitudes / Europe - projet de plateforme de management de la sécurité routière / COPTER ou coopération entre un drone et un véhicule.

De nouveaux défis

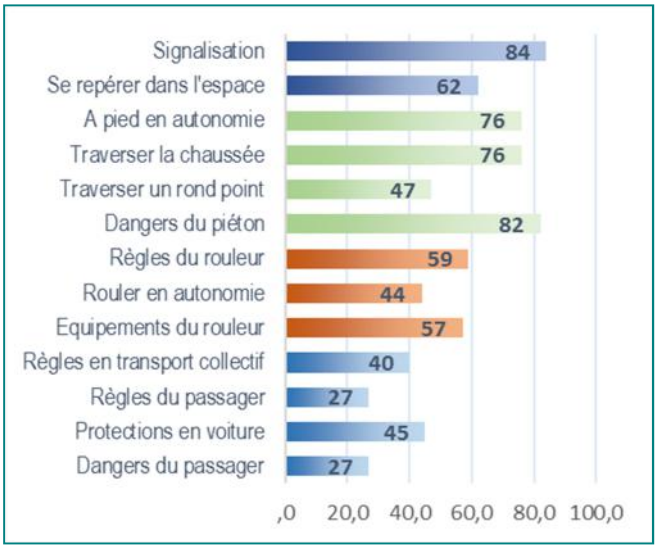
Les nouveaux modes de déplacement (trottinette électrique, gyropode) et l'automatisation des véhicules soulèvent des questions de sécurité des usagers. Elles demandent de revoir des règles de circulation et de responsabilités et d'adapter l'infrastructure. L'information et la formation sont à faire parallèlement aux avancées technologiques comme l'assistance à la conduite qui pourrait utiliser la réalité augmentée pour afficher sur le pare-brise des messages d'alertes. Les interactions entre différents véhicules et entre l'homme et la machine demandent d'anticiper les mobilités de demain par une approche intégrée de la sécurité routière et les nouvelles interactions.

[1] Organisation Mondiale de la Santé (2015).
[2] Au sein de l'OCDE, l'Irtad rassemble 70 membres dans 35 pays.

Qualité de l'Attestation Scolaire de Première Éducation à la Route (QASPER)

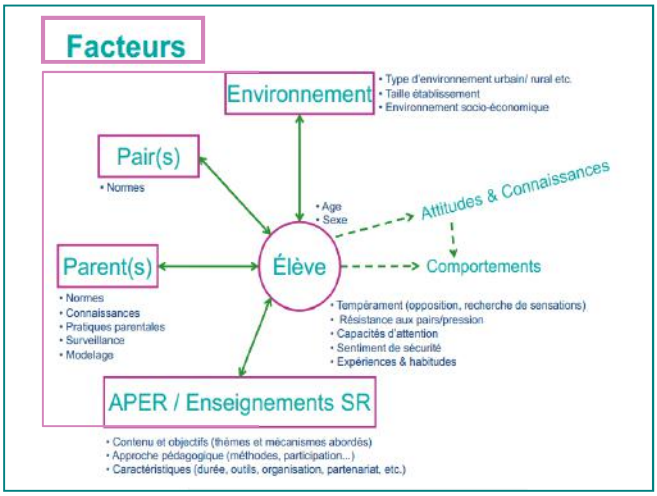
Equipe	Bérengère Rubio, Julien Cestac, Jean-Pascal Assailly, Jean-Marie Burkhardt (IFSTTAR)
Partenaires	DGESCO
Achèvement	Novembre 2018
Méthodologie	Questionnaire en ligne : 2272 participants Entretiens de 15 à 20 minutes 33 en individuels 12 en groupe de 4 à 6 élèves 10 enseignants
Mots clés	Evaluation, éducation routière, prise de risque 0-14 ans

Compétences abordées lors des actions de sécurité routière en %



Source : Etude QASPER, Résumé final, Novembre 2018, Ifsttar.

Schéma des facteurs de sécurité routière entourant l'enfant de 0 à 14 ans



Source : Etude QASPER, présentation comité des études DSR, 15 janvier 2019, Ifsttar

La mise en œuvre de la première éducation à la route délivrée aux 2e et 3e cycles élémentaires a fait l'objet d'une demande d'évaluation. Un état des lieux de l'éducation routière auprès des enfants a d'abord été réalisé afin de mesurer la pertinence et l'impact de l'enseignement. Plusieurs études ont été menées au cours des années scolaires 2016-2017 et 2017-2018. Les observations ont permis de donner des éléments d'orientation pour développer et améliorer l'éducation à la route et évoluer d'un entraînement aux savoir-faire vers une éducation à une mobilité plus autonome et moins polluante.

Mobilité et mortalité des enfants

La mobilité des enfants de 0 à 14 ans a muté : plus l'enfant est jeune, plus les parents sont susceptibles de le véhiculer, même sur des trajets courts. Lorsqu'on la compare aux années 1970, la marche à pied a fortement chuté au profit de l'automobile de 0 à 11 ans ou des transports en communs pour les 12 ans et plus. La mortalité a été divisée par dix entre 1972 et 2017 où l'on enregistre 100 tués par an, soit, par mode, 20% de piétons (75 % en 1972), 61 % de passagers (25% en 1972) et 4 % de cyclistes. L'utilisation prépondérante de la voiture répond à un besoin de sécurité des parents (crainte d'un accident, d'une agression ou d'un enlèvement) mais devient un frein à l'autonomie de l'enfant. Ils les jugent trop jeunes et inaptes à se déplacer seul à pied ou en vélo. 70,9% des parents laissent cependant quelques fois leur enfant se promener seul à pied et 39 % à vélo.

Appréhension du risque

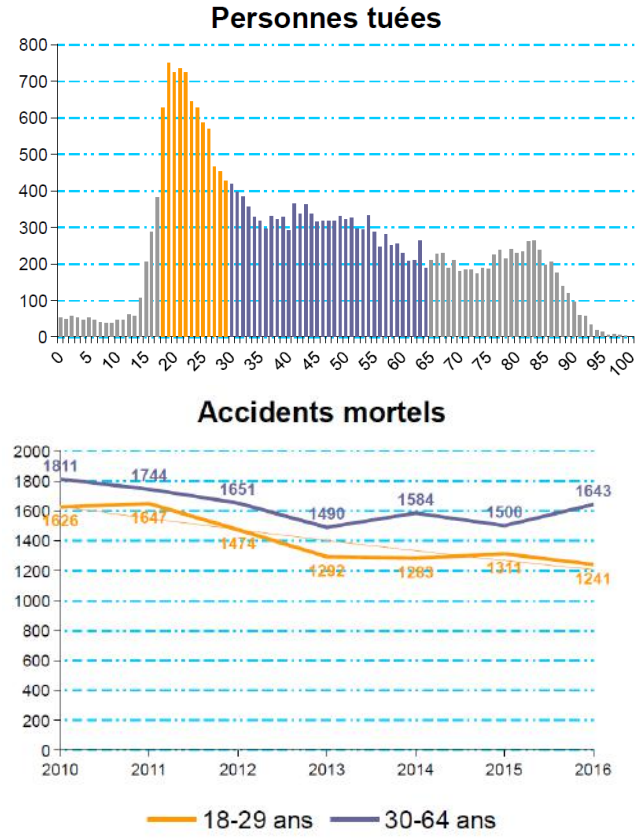
L'enfant est soumis à une forte influence extérieure, notamment celle de ses parents ou d'autres usagers. Il peut être tenté de reproduire et de justifier un mauvais comportement, comme la traversée d'une route hors passage-piéton, par imitation d'une attitude observée chez un parent ou une personne placée dans sa situation. L'expérience est un paramètre primordial, chez l'enfant, dans l'appréhension des risques et des bons comportements à adopter.

Essentiel de l'étude QASPER

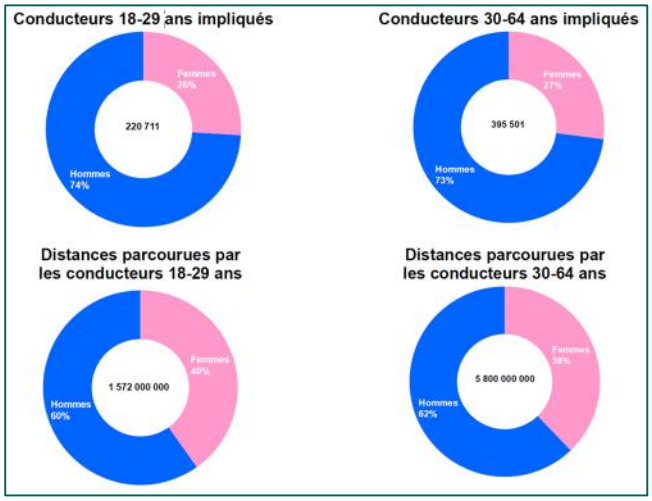
Le développement des capacités psycho-cognitives chez l'enfant étant un processus progressif, le jeune enfant sera plus vulnérable aux risques en raison d'une vigilance et d'une perception des dangers plus réduites. Le sexe de l'enfant joue toutefois un rôle important sur l'insécurité. La prise de risque est plus importante chez les garçons, dès le plus jeune âge, que chez les filles. L'étude QASPER montre qu'en dépit de l'immaturité cognitive des enfants, liée à leur âge, l'apprentissage et l'expérimentation des bons comportements en milieu scolaire et au sein de la famille leur permettent d'appréhender les enjeux sécuritaires et de réduire considérablement leur exposition au risque.

Accidentalité et mobilité des jeunes de 18 à 29 ans

Equipe	P. Muller, A. Henrion, M. Le Corre, F. Gigon, M. Lanfranchi, B. Hiron (Cerema)
Partenaires	DSR
Achèvement	Juillet 2018
Méthodologie	Etude conduite à partir du fichier BAAC 2010-2016, des données de l'Enquête Nationale Transports Déplacements de 2008 et des données du projet VOIESUR (Véhicules Occupant Infrastructures Eudes de la Sécurité des usagers de la route).
Mots clés	Jeunes conducteurs, novices, jeunes piétons



Mobilité et accidents des conducteurs et conductrices de 18-29 ans et de 30-64 ans



Sources : BAAC 2010-2016, ENTD 2008

Entre 2010 et 2016, les 18-29 ans sont surreprésentés dans les accidents corporels de la circulation au regard des distances qu'ils parcourent. Ils représentent en moyenne 1 000 personnes tuées par an et 27 000 conducteurs impliqués.

Parmi les victimes de 18 à 64 ans (tués et blessés), 40 % ont entre 18 et 29 ans, alors que cette tranche d'âge ne représente que 24 % de la population et 24 % des km parcourus.

Profil du jeune conducteur impliqué

Trois quart des conducteurs de 18-29 ans impliqués dans les accidents sont des hommes alors qu'ils ne réalisent que 60 % des distances parcourues.

La moitié des 18-29 ans sont des conducteurs novices.

Les 18-29 ans sont plus souvent présumés responsables que les conducteurs de 30 à 64 ans.

Parmi les conducteurs de 18-29 ans impliqués dans un accident corporel, 22 % sont étudiants alors qu'ils ne réalisent que 13 % des kilomètres parcourus. La part d'actifs est de 65 %,14 points de moins que celle des 30-64 ans. Elle diminue depuis 2010.

Les 18-29 ans conduisent deux fois plus souvent que leurs aînés sans permis, ou avec un permis non valide et sans assurance. Ils ont plus souvent que les 30-64 ans emprunté le véhicule qu'ils conduisent, et ce véhicule est moins puissant.

Les 18-29 ans, en particulier les hommes, sont plus souvent positifs à l'alcool et aux stupéfiants que les 30-64 ans mais leur taux d'alcool est plus faible. Cette caractéristique se retrouve chez les jeunes piétons.

Les passagers portent moins souvent leur ceinture de sécurité que les 30-64 ans, de même que le casque, qu'ils soient conducteurs ou passagers de deux-roues motorisés. En particulier, les hommes portent moins souvent la ceinture et le casque que les femmes.

Caractéristiques des accidents des jeunes en lien avec leurs pratiques de mobilité

Les accidents des conducteurs de 18-29 ans interviennent principalement aux heures de pointe en semaine mais sont également surreprésentés les nuits de week-end par rapport aux 30-64 ans et aux distances parcourues. Leurs accidents interviennent plus souvent lors d'un trajet de type « promenade ou loisirs » que ceux des 30-64 ans. Par rapport aux distances parcourues, les bicyclettes, cyclomoteurs et motocyclettes sont surreprésentées dans les accidents impliquant un conducteur de 18-29 ans.

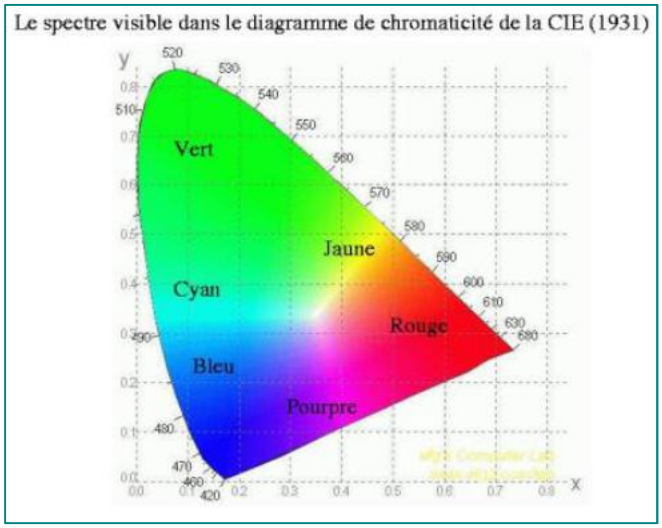
Les piétons de 18-29 ans effectuent plus souvent que les 30-64 ans un trajet à vocation festive qu'ils empruntent pour la première fois. Leurs accidents ont lieu en agglomération et plus souvent la nuit que les 30-64 ans.

Tests de dispositifs d'éclairage du cycle et du cycliste

Equipe	Jérôme PASCHAL, Responsable du service comportement et sécurité UTAC CERAM Elodie VECE, Responsable de Section UTAC CERAM
Achèvement	2019
Méthodologie	Essais / Evaluation
Mots clés	Eclairage, visibilité, signalisation, cycle, cycliste.

Une grille photométrique cartographie les points de mesure d'éclairement d'un feu. Chaque point est caractérisé par la position angulaire. Les positions sont atteintes par le déplacement d'un goniomètre. Une cellule de mesure positionnée à 10 mètres permet de faire le relevé de la valeur de l'intensité au point de mesure. Les unités de mesures sont les candelas (cd) principalement pour les dispositifs de signalisation ou des lux pour les dispositifs destinés à l'éclairage.

Coordonnées trichromatiques : caractéristiques d'un rayonnement visible, déterminé par ses deux coordonnées trichromatiques (x et y) dans un diagramme de chromaticité normalisé CIE.



Les dispositifs sur le marché

Les systèmes d'éclairage et de signalisation actuellement autorisés sont l'éclairage avant, le feu de position arrière et les catadioptres sur le devant, l'arrière et les côtés du cycle. Afin d'améliorer la visibilité du cycle, d'autres systèmes ont été étudiés à la demande de la délégation à la sécurité routière :

- **Pour le cycle**, des feux de stop, des feux indicateurs de direction, des barrettes rétro-réfléchissantes sur les rayons, des adhésifs rétro-réfléchissants sur le cadre et des peintures rétro-réfléchissantes.
- **Pour le cycliste**, des éclairages frontaux et arrières sur le casque, des éclairages sur le torse, sur le dos et sur les bras.

Les fabricants de feux de cycle ont proposé d'autres dispositifs : des signatures lumineuses (feux de position avant), des feux de position latéraux, des éclairages avant de haute densité de type faisceau route et des dispositifs rétro-réfléchissants sur les bras.

Des produits testés non conformes

La plupart des produits testés ne répondent pas aux exigences d'intensité ou de couleur et présentent au moins une non-conformité. Parmi les dispositifs testés, seuls les feux de position avant sur le torse et sur le casque ainsi qu'un adhésif rétro-réfléchissant et un réflecteur satisfont aux exigences photométriques et colorimétriques :

- **Exigences photométriques** : la plupart des produits présentent une intensité plus faible que les valeurs requises, susceptible de réduire la fonction d'éclairement de la route ou de diminuer la visibilité vis-à-vis des autres usagers.
- **Exigences colométriques** : la moitié des produits testés sont conformes aux normes relatives à la couleur des lampes.

L'étude rappelle que les dispositifs présents sur le cycliste doivent, soit être de faible intensité et correspondre aux feux de position, soit avoir un éclairage équivalent à celui sur le cycle et par conséquent, avoir un dispositif avec une ligne de coupure, c'est-à-dire n'ayant pas d'éclairage au-dessus d'une certaine ligne et éclairant vers le bas. Cela permet de ne pas éblouir les autres usagers de la route.

Fonctions Eclairage signalisation	A tester pour l'étude	Couleur de la fonction	Fonctionnement spécifique type clignotement	Autres usagers											
				sur le cadre (Av ou AR)	sur le guidon au niveau des poignets	sur la roue	Sur les pédales	sur l'avant du casque	sur l'arrière du casque	sur le côté du casque	sur la ceinture à l'avant	sur la ceinture à l'arrière	sur le torse	Sur le dos	Sur le bras
Stop	✓	Rouge		✓		✗			✗			✗		✗	
Indicateur	✓	Jaune-Auto	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗		✗		✗	✗
Eclairage AV (avec coupure)	✓	Blanc		Déjà réglementé, voir si possibilité d'amélioration		✗		✓			✓		✓		
Eclairage AV (sans coupure/forte intensité)	✗	Blanc		✗				✗			✗		✗		
Feu position AV (pas de coupure)	✓	Blanc		✓	✓	✗		✓			✓		✓		
Feu de position AR	✓	Rouge	✗	Déjà réglementé		✗			✓			✓		✓	
Feu de position Latéral	✓	Rouge / Jaune auto	✗		✗	✗	✗			✗					✓

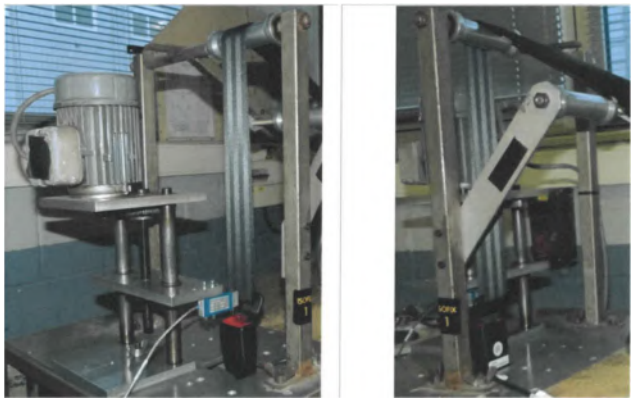
Évaluation de la possibilité pour les occupants d'un véhicule retourné ou sur le côté de déboucler leur ceinture

Equipe	Carole LUET, Chef de Projet UTAC CERAM Jean-Philippe LEPRETRE, Responsable du Service Sécurité Passive UTAC CERAM
Achèvement	2017
Méthodologie	Essais / Evaluation
Mots clés	Ceinture de sécurité, sécurité routière, sécurité passive, essais, évaluation.

Essai avec véhicule complet

Matrice d'essais du sous-système

Simulation véhicule à 180°: Angle relatif nul entre la sangle et le penne :



Simulation véhicule à 90°: Angle relatif entre la sangle et le penne :

Quel effort porte sur la ceinture ?

L'objectif de cette étude est d'évaluer la capacité d'un passager à déboucler sa ceinture lorsqu'il la sollicite de tout son poids, dans le cas où le véhicule est bloqué sur le côté ou sur le toit. Pour cela, les efforts exercés par le conducteur et le passager sur leur ceinture ont été étudiés.

Afin de couvrir un maximum de population, deux mannequins ont été utilisés, représentant une femme de petite taille et un homme de forte corpulence. Des sous-ensembles boucle-penne ont été sollicités en traction afin de mesurer l'effort nécessaire pour déboucler la ceinture. Quatre modèles de fabricants différents ont été testés pour couvrir le maximum de configurations. Le sous-ensemble penne-boucle est mécaniquement similaire entre les places avant et arrière, les conclusions sont ainsi valides pour ces deux rangs.

L'étude a été réalisée en deux temps : un essai avec un véhicule complet puis une matrice d'essais du sous-système. Cette dernière a permis d'exercer deux types de traction sur la sangle et de mesurer l'effort nécessaire pour le débouclage.

Résultats des essais : on déboucle !

Les différents essais ont montré que dans chaque configuration, la boucle se déverrouille. Seul un essai présente un effort de débouclage supérieur à la valeur préconisée dans la réglementation.

On peut donc conclure que les occupants sont en capacité de se déboucler même si le véhicule est retourné ou sur le côté.

Ces résultats sont ainsi conformes à la réglementation en vigueur qui précise que la ceinture de sécurité doit être installée de manière à ce que l'occupant du siège puisse se dégager d'un simple mouvement de l'une ou l'autre main dans une seule direction aussi bien lorsqu'il n'exerce aucune pression sur la ceinture que lorsqu'il pèse de tout son poids sur celle-ci.

Toutefois, s'il n'y a pas d'urgence à évacuer le véhicule qui s'est retourné, il est préférable d'attendre l'arrivée des secours afin d'éviter une chute susceptible de générer des blessures notamment aux cervicales.

Indicateurs sur le risque routier professionnel

Equipe	DGT – CNAMTS – MSA – ONISR – Santé publique France – UMRESTTE – IFSTTAR
Publication	Publication annuelle, première diffusion prévue à l'automne 2019.
Méthodologie	Elaboration d'indicateurs sur le risque routier professionnel à partir des données disponibles : CNAM (données du régime général), MSA (données du régime agricole), ONISR (données des forces de l'ordre) et UMRESTTE (données du Registre du Rhône).
Mots clés	Risque routier professionnel (RRP), entreprise, salariés, régime général, régime agricole.

Estimation du nombre de blessés en accident de trajet ou de mission professionnelle
(Extrapolation nationale combinant les données du BAAC et du Registre du Rhône)

Estimation 2015	femmes	hommes	ratio H/F
nb blessés en accidents de mission	2 714	12 102	4
piétons	136	371	3
vélo	674	1 477	2
deux-roues motorisé	386	4 482	12
VL	1 341	3 219	2
autre (VU, PL, tracteur...)	177	2 553	14
nb blessés en accidents de trajet	11 789	29 017	2
piétons	973	656	0.7
vélo	2 239	7 693	3
deux-roues motorisé	2 170	13 536	6
VL	6 193	6 515	1
autre (VU, PL, tracteur...)	214	617	3

Source Ifsttar – Etude RPP

Indices de fréquence par classe d'âge pour les accidents de trajet ou de mission professionnelle

Proportion de blessés en accidents de mission	
15-19 ans	5%
20-29 ans	28%
30-54 ans	59%
55-64 ans	8%
Proportion de blessés en accidents de trajet domicile-travail	
15-19 ans	8%
20-29 ans	28%
30-54 ans	55%
55-64 ans	9%

Source Ifsttar – Etude RPP

Lors du Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, le gouvernement a souhaité que soit mise en place la publication régulière d'indicateurs sur le **risque routier professionnel (RRP)** à partir de bases de données de sinistralité. Autour du Plan Santé au Travail 2016-2020, les principaux partenaires institutionnels travaillent dans ce sens pour « mieux connaître le risque routier professionnel pour agir en prévention ».

Ces travaux visent à rendre publiques les principales données relatives au RRP, dans un document annuel commun aux institutions représentées.

Gravité des accidents liés à la route

Le RRP est la première cause de mortalité au travail. 482 travailleurs ont été tués sur la route en 2018 dans le cadre de leur activité professionnelle (source BAAC).

Les trajets liés au travail (trajet domicile-travail ou trajet professionnel) représentent 15 % de la mortalité routière. 335 personnes sont décédées lors d'un trajet domicile-travail et 147 personnes lors d'un trajet professionnel (pour en savoir plus, lire page 94).

Le Registre du Rhône recense de façon exhaustive les victimes d'accidents de la route dans le département du Rhône (lire page 22). D'après les données de l'ONISR croisées avec celles du Registre, puis extrapolées à la France métropolitaine, en 2015, près de 41 000 personnes ont été blessées dans un accident sur un trajet domicile-travail et près de 15 000 sur un trajet de mission (resp. 14 % et 5 % des blessés dans un accident de la route).

En 2017, selon les chiffres du régime général, 13 559 salariés ont été accidentés lors d'une mission avec arrêt de travail d'au moins 4 jours et 37 930 sur un trajet domicile-travail. 11 % des accidents du travail ayant occasionné un arrêt de travail d'au moins 4 jours sont des accidents routiers (déplacement domicile-travail ou mission).

Selon les données du régime général, parmi les 542 personnes décédées dans un accident du travail, 17 % l'ont été lors d'un accident de la route. Et parmi les 264 décès de trajet domicile-travail, 92 % étaient dus à un accident de la route.

Le RRP pour les entreprises

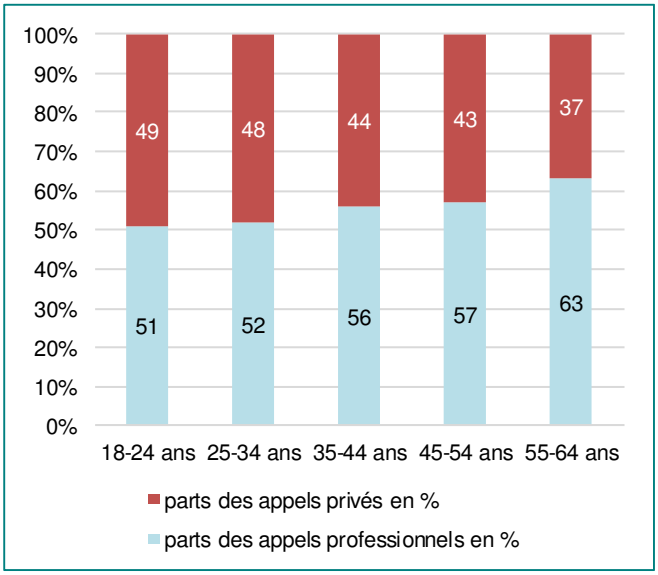
Le RRP a un impact sensible pour les entreprises. En 2017, pour le régime général, 3,9 millions de jours ont été indemnisés en raison d'accidents routiers (1 million pour des accidents de mission et 2,9 millions pour des accidents de trajet). Ces accidents induisent 76 jours d'arrêt de travail en moyenne.

Concernant le régime agricole, parmi les 2 592 accidents de la route sur un déplacement domicile-travail ou de mission et ayant occasionné au moins 4 jours d'arrêt, 1 sur 4 était sur une mission et 3 sur 4 sur un trajet. 90 743 jours ont été indemnisés en 2017 (68 740 jours pour des accidents routiers trajet et 22 003 jours pour des accidents routiers mission).

Usages professionnels du téléphone au volant – Enquête 2017 : résultats détaillés (TELPROF)

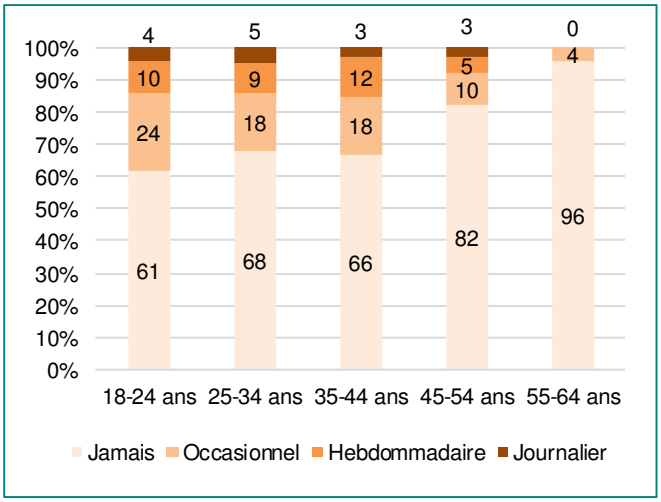
Equipe	Marie-Pierre Bruyas et Myriam Evennou (IFSTTAR/TS2/LESCOT)
Achèvement	2018
Méthodologie	Etudes exploratoire, entretiens, questionnaires détaillés, analyse des données recueillies.
Mots clés	Distracteur, téléphone au volant, conducteurs professionnels.

Répartition en % des appels privés et professionnels durant la conduite



Source : rapport final TelProf-IFSTTAR 2018

Conversations en visio selon l'âge (en %)



Source : rapport final TelProf-IFSTTAR 2018

L'étude « Telprof » s'intéresse aux usages du téléphone au volant par les conducteurs en déplacements professionnels. Elle repose sur un questionnaire élaboré par des chercheurs de l'IFSTTAR ciblant différentes catégories de professionnels et excluant les déplacements « domicile-travail ». Huit cent cinquante conducteurs qui utilisent le téléphone pendant leurs déplacements professionnels ont été interrogés à la fois sur leurs usages des écrans au volant et sur leur attitude vis-à-vis de ces usages.

Le téléphone portable : effets sur la conduite et risque d'accident

Les études expérimentales ont montré que manipuler son téléphone au volant a des effets beaucoup plus négatifs sur la conduite que maintenir une conversation. Selon la « méta-analyse » de Caird (2014), écrire un message en conduisant affecterait négativement presque tous les aspects de la conduite, en raison des regards prolongés hors de la route. Les études d'accident (Dingus, 2016, Owens, 2018) confirment un risque d'accident très important lié aux manipulations du téléphone fortement lié à la durée pendant laquelle le conducteur quitte la route des yeux : plus la durée s'allonge et plus ce risque est élevé, quel que soit le type d'usage (Olson, 2009). On observe en outre, une augmentation significative du risque d'accident lorsque la durée du regard sur le téléphone dépasse deux secondes.

Usages du téléphone et prévention dans l'entreprise

Les conversations constituent une part importante des usages : 90 % des professionnels qui utilisent le téléphone au volant en ont, le plus souvent en mains-libres. Elles sont majoritairement à visée professionnelle. Mais les autres usages qui nécessitent de lire, d'écrire et de manipuler son téléphone concernent 81 % de ces professionnels. Toutefois, pour une grande majorité d'entre eux (70 %), le téléphone ne constitue pas une source supplémentaire de pression au volant et l'atténue parfois.

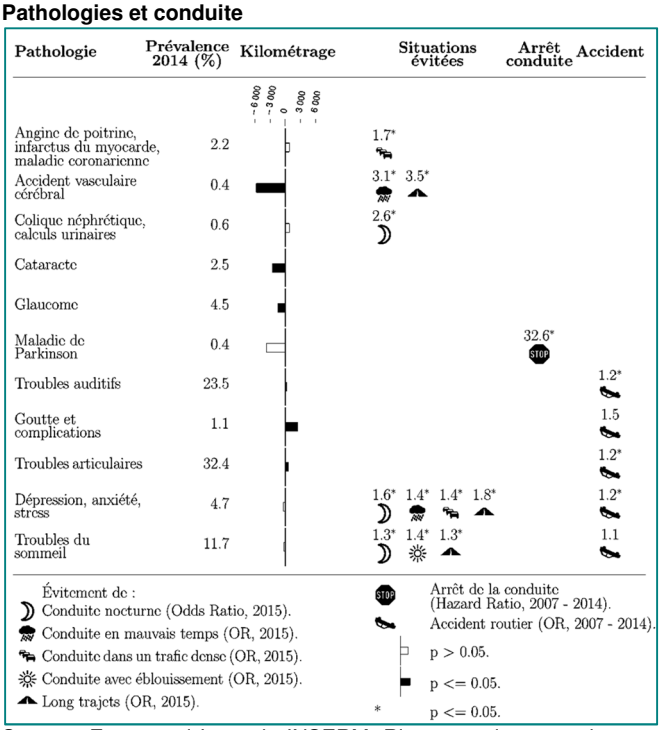
Lorsqu'ils sont interrogés sur l'éventualité de restrictions ou d'interdictions de l'utilisation du téléphone au volant qui pourraient être instaurées au sein des entreprises, seuls 7 % des interrogés considèrent que l'utilisation du téléphone ne devrait pas être restreinte pendant la conduite. 1/3 des interrogés se sont déclarés favorables à l'obligation du kit mains-libres. 1/3 seraient également favorables à une interdiction totale du portable au volant. Ces derniers sont essentiellement des usagers jeunes et faisant moins de kilomètres que leurs pairs opposés à cette interdiction totale. Enfin, on ne peut que regretter le peu de professionnels qui ont bénéficié d'actions de formation en sécurité routière dans leur entreprise : 66 % ont déclaré n'en avoir jamais eu.

Risque routier et pertinence des comportements d'adaptation du conducteur vieillissant (cohorte GAZEL)

Equipe	Emmanuel Lagarde (INSERM)
Partenaires	Marie Zins (INSERM) : responsable de la cohorte GAZEL Sylviane Lafont (IFSTTAR) : partenaire du projet « sécurité routière dans la cohorte GAZEL »
Achèvement	2019
Méthodologie	Diffusion d'un questionnaire sur la conduite et la sécurité routière auprès des participants de la cohorte GAZEL en 2015. Analyse du suivi des participants à l'étude sur la période 2007-2015 afin d'identifier les pathologies chroniques liées au risque d'accidents de la circulation.
Mots clés	Cohorte, seniors, usagers vulnérables, pathologies.

La cohorte Gazel a 30 ans en 2019

Pathologies et conduite



Source : Emmanuel Lagarde INSERM, Risque routier et pertinence des comportements d'adaptation du conducteur vieillissant. Une étude de cohorte auprès des 20 000 retraités de la cohorte GAZEL, rapport final de février 2019

La cohorte GAZEL : 20 000 retraités

Les projections actuelles indiquent qu'en 2050, un Français sur trois aura plus de 60 ans, et la proportion de personnes âgées de plus de 75 ans aura doublé. L'objectif du projet Gazel est multiple :

- comprendre les interactions entre les facteurs de l'insécurité routière liés à la santé chez les conducteurs vieillissants ;
- identifier les pathologies et les handicaps associés à un nombre significatif d'accidents de la circulation au sein d'une population entrant dans le troisième âge ;
- décrire les adaptations comportementales éventuelles liées à ces incapacités.

Depuis 2001, des données de sécurité routière sont recueillies chaque année auprès des volontaires de la cohorte GAZEL. Cette étude prospective a été menée auprès de 12 460 participants âgés de 62 à 76 ans en 2015 et ayant fait l'objet d'un suivi entre 2007 et 2015.

Affections chroniques : un risque accru d'accident ?

Les affections chroniques cardiovasculaires, la cataracte, le glaucome et la maladie de Parkinson, même s'ils sont potentiellement sources d'accidents, ne sont pas liés à un risque accru, probablement grâce aux adaptations mises en œuvre (limitations des déplacements, évitement des situations difficiles).

Pour les troubles auditifs, les troubles articulaires et la goutte, un risque accru d'accident est mesuré, une observation à mettre en relation avec un accroissement de la conduite et l'absence de comportement d'adaptation.

Pour la dépression et l'anxiété ainsi que pour les troubles du sommeil, les adaptations ne semblent pas suffisantes pour compenser le risque d'accident associé.

Adaptation ou arrêt de la conduite

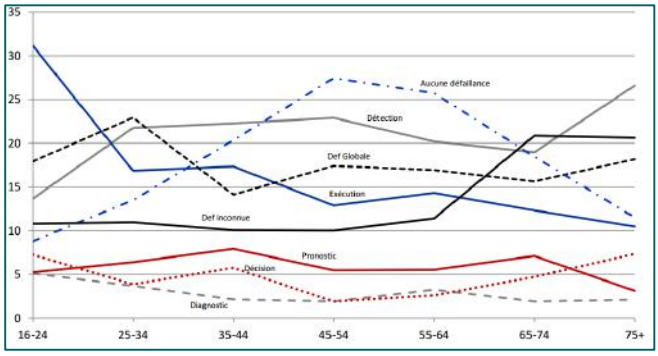
Les personnes qui ont souffert d'un accident vasculaire cérébral ont été plus de trois fois plus nombreuses à arrêter la conduite. La différence était encore plus grande (x33) pour la maladie de Parkinson.

L'augmentation des prévalences des pathologies chroniques et l'accélération non linéaire de l'arrêt de la conduite en fin de période d'étude montrent que les participants de la cohorte GAZEL, dont les plus âgés atteignent aujourd'hui les quatre-vingt ans, entrent dans une période de risque d'accident lié à l'âge. C'est vraisemblablement à cet âge que se jouent les adaptations ou leurs absences qui façonneront le risque routier de la population des conducteurs les plus âgés.

La conduite des seniors : responsabilité et adaptation (COSERA)

Equipe	Sylviane Lafont (IFSTTAR/TS2/UMRESTTE). Catherine Gabaude et Marion Hay (IFSTTAR/TS2/LESCOT)
Partenaires	DSR
Achèvement	Novembre 2018
Méthodologies	Exploitation de la base de données VOIESUR et revue de littérature.
Mots clés	Seniors, usagers vulnérables.

Défaillances humaines selon l'âge du conducteur



En ordonnée : % de défaillance au sein de chaque classe d'âge (ex : chez 27 % des conducteurs de 45-54 ans, aucune défaillance n'a été identifiée). Echantillon de 2 986 conducteurs de VL impliqués dans un accident mortel en 2011.
Source : Ifsttar, Rapport définitif COSERA.

Les 7 profils de conducteurs de VL impliqués dans un accident mortel (tous âges)

Profil 1 : homme < 55 ans, décédé dans son accident, sans tiers, vitesse élevée, nuit. Défaillance : mauvaise évaluation/pronostic.
Profil 2 : femmes < 65 ans, hommes 55-64 ans, non décédé, pas d'alcool, avec autre véhicule, jour, WE, pas de défaillance.
Profil 3 : hommes-femmes > 65 ans, jour, en semaine, défaillance venant endormissement ou malaise.
Profil 4 : en intersection en agglo, problème de détection de l'usager vulnérable (manque de recherche d'information de la part du conducteur).
Profil 5 : en intersection hors agglo, problème de détection, mauvaise évaluation, non-respect volontaire ou non des règles de sécurité, ou défaillance globale (dépassement des capacités cognitives).
Profil 6 : divers conducteurs non responsables, sans défaillance ou mauvaise appréciation de la manœuvre de l'autre.
Profil 7 : conducteurs à alcoolémie positive, défaillance globale liée à l'altération des capacités sensori-motrices et cognitives du fait de l'alcool.

En France, le nombre de personnes âgées de 75 ans ou plus augmentera de 31 % en 10 ans (entre 2020 et 2030), et de 57 % en seulement 20 ans (2020-2040) (INED). Or, si la mobilité locale est restée stable entre 1994 et 2008 (3 déplacements/jour), celle des personnes de plus de 75 ans a augmenté d'environ 20 % chez les hommes et 33 % chez les femmes. L'Ifsttar explore ici, quel que soit l'âge, l'estimation du risque pour autrui (**dangerosité vis-à-vis des autres usagers quand une autre personne est impliquée et décède**). Concernant les conducteurs âgés, l'Ifsttar propose des actions de prévention et programmes de réentraînements adaptés pour les aider à estimer correctement leurs compétences et à mettre en place des stratégies adaptées en conduite automobile.

Le risque pour autrui

La détermination de la responsabilité par des experts (issue du projet ANR Voiesur) a permis d'évaluer la dangerosité des conducteurs selon leur âge, et de la comparer avec celle qui avait été estimée avec une responsabilité répartie de façon égale entre les conducteurs motorisés impliqués dans un accident mortel (méthode d'équi-contribution). La responsabilité définie par les experts a conduit à réduire le niveau de dangerosité des conducteurs âgés, en particulier des femmes, vis-à-vis des autres usagers, et à augmenter la dangerosité des conducteurs plus jeunes.

Analyse des défaillances humaines

71 % des conducteurs de VL impliqués dans un accident mortel présente une défaillance fonctionnelle, les plus fréquentes relevant d'un problème de détection (20 %), d'exécution (19 %), ou d'un problème global (18 %). À tous âges, les erreurs de détection sont observées. Les très jeunes conducteurs (16-24 ans) ont plus souvent des problèmes de type exécution, plus précisément des défauts de guidage ou un mauvais contrôle du véhicule face à une perturbation externe. Parmi les défaillances globales, les conducteurs âgés de 75 ans ou plus ont 5 fois plus de défaillance liée à une perte des capacités psychophysiologiques (endormissement, malaise) que les très jeunes conducteurs (16-24 ans), et 3 fois plus que les conducteurs entre 25 et 54 ans. **Globalement, les conducteurs d'âge intermédiaire ont moins souvent de défaillances que les 16-34 ans ou les plus de 65 ans.**

Une typologie des conducteurs de voiture impliqués dans un accident mortel a permis d'identifier **7 profils**, certains caractérisés par une classe d'âge ou un sexe donné, d'autres par un type de défaillance humaine.

Recommandations pour les seniors

Pour réduire leur exposition aux risques, il convient d'instaurer un accompagnement personnalisé : aider le conducteur senior à s'autoévaluer, à mettre en place des stratégies d'autorégulation, à trouver des solutions alternatives de mobilité, afin de préserver le plus longtemps possible l'autonomie de nos aînés.

Facteurs liés aux accidents mortels (FLAM)

Equipe	Nicolas Dubos, Vincent Ledoux, Bérengère Varin (Cerema)
Achèvement	A paraître
Méthodologie	Analyse des procès-verbaux d'accidents mortels de l'année 2015.
Base de données	FLAM (Facteurs liés aux accidents mortels) – version 1.0.
Mots clés	Accidentologie, base de données, facteurs d'accidents mortels.

La base de données FLAM

Pour la constitution de la base de données, la méthode de travail retenue a consisté à lire la totalité des procès-verbaux des accidents mortels d'une année, à les analyser et à les coder. Pour accéder et détenir ces documents numérisés disponibles chez AGIRA-TransPV (organisme créé par la loi en lien avec les assureurs de véhicules), le Cerema a obtenu une autorisation de la CNIL en février 2017.

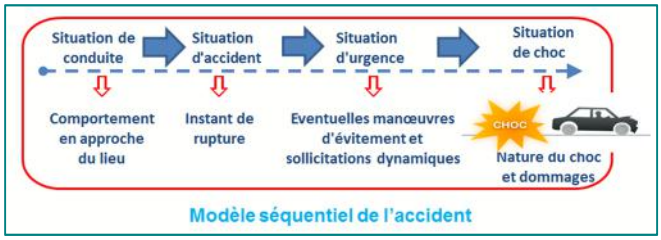
L'année d'étude choisie est l'année 2015 : 2 878 procédures étaient disponibles chez AGIRA au démarrage de la phase de codage pour 3 373 accidents mortels recensés (France métropolitaine + Outre-mer). La base FLAM représente 85 % des accidents mortels de l'année 2015.

L'analyse de ces PV a mobilisé une quarantaine de personnes au Cerema.

Répartition des 2 878 accidents codés dans FLAM

	Base FLAM	Bilan ONISR 2015	Part des accidents codés
Métropole	2769	3160	88%
DOM	105	146	72%
Total Métropole + DOM	**2874**	**3306**	**87%**
COM	4	67	
Total	**2878**	**3373**	**85%**

Déroulement séquentiel d'un accident de la route



Modèle séquentiel de l'accident

Cette étude vise à identifier les différents facteurs ayant joué un rôle dans la survenue des accidents mortels, et à en déterminer leurs fréquences relatives. Elle s'appuie sur les accidents mortels de l'année 2015. Pour mener à bien cette étude, le Cerema a constitué en 2017-2018, avec l'aide financière de la DSR, une base de données relative à ces accidents. Cette base de données a pris le nom de l'étude : FLAM.

Cette étude générale sur les facteurs d'accidents mortels sera suivie d'approfondissements par catégorie d'usager : FLAM piétons, FLAM 2RM, FLAM vélo, etc.

Apports de la base FLAM / fichier BAAC

Le fichier BAAC constitue un recueil de données sur l'accidentalité routière très complet d'un point de vue quantitatif. Il est cependant perfectible sur le plan qualitatif. En effet, certaines données nécessaires à une compréhension fine des accidents (notamment les mécanismes d'accidents et leurs facteurs) n'y apparaissent pas. La base FLAM permet ainsi de disposer de données qualitatives.

L'identification des facteurs

L'identification des facteurs d'accidents mortels est réalisée à partir de la lecture des procès-verbaux d'accidents de la circulation rédigés par les forces de l'ordre.

L'analyse porte dans un premier temps sur la reconstitution du déroulement séquentiel de l'accident : situation de conduite, d'accident, d'urgence et de choc.

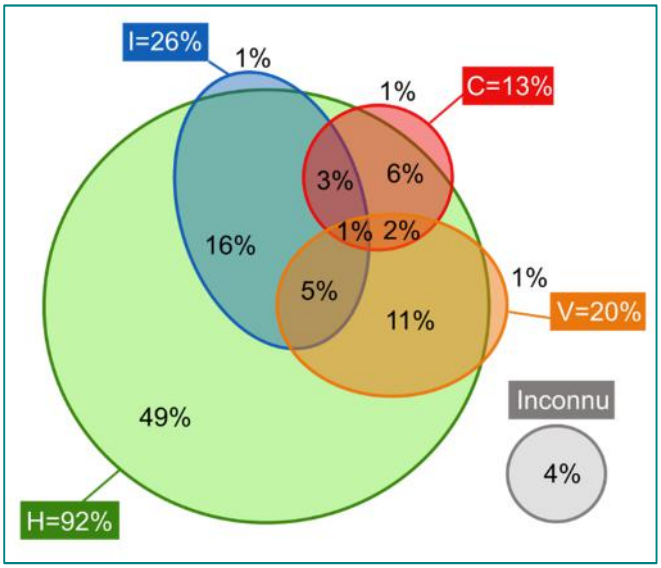
Puis, dans un deuxième temps, les facteurs causaux à l'origine de l'accident sont identifiés. Ces informations sont codées à l'aide d'une liste préétablie de près de 140 facteurs dont la moitié sont liés à l'infrastructure routière (**I**), un tiers à l'humain (**H**), et un cinquième répartis à parts égales entre véhicule (**V**) et conditions de circulation - météo et trafic - (**C**). Un facteur peut être lié à deux familles. Chaque facteur est associé aux personnes impliquées dans l'accident concernées par ce facteur.

Cette codification porte sur les événements s'étant produits avant le choc. Elle intègre notamment les éléments qui ont mis en échec les tentatives d'évitement ou de récupération (ex : perte de contrôle sur accotement herbeux).

Pour tenir compte de l'incertitude inhérente à ce type de démarche, les analystes indiquent si la causalité est quasi-certaine ou probable.

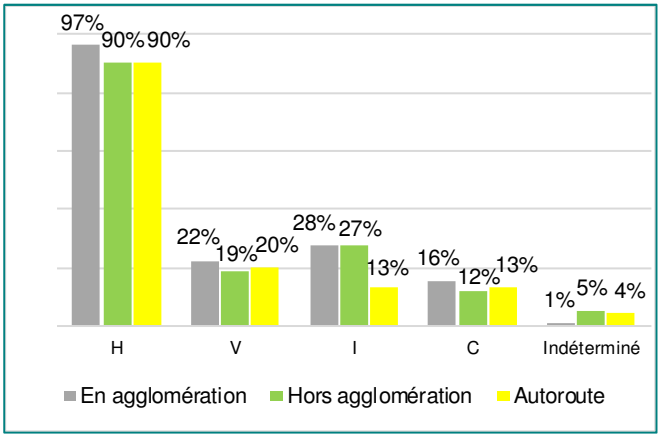
Au final, près de 8 700 facteurs (dont plus de 6 400 qualifiés de quasi-certains) sont identifiés comme facteurs de causalité des 2 878 accidents mortels de la base FLAM.

Facteurs de causalité des accidents mortels 2015 (HVIC)

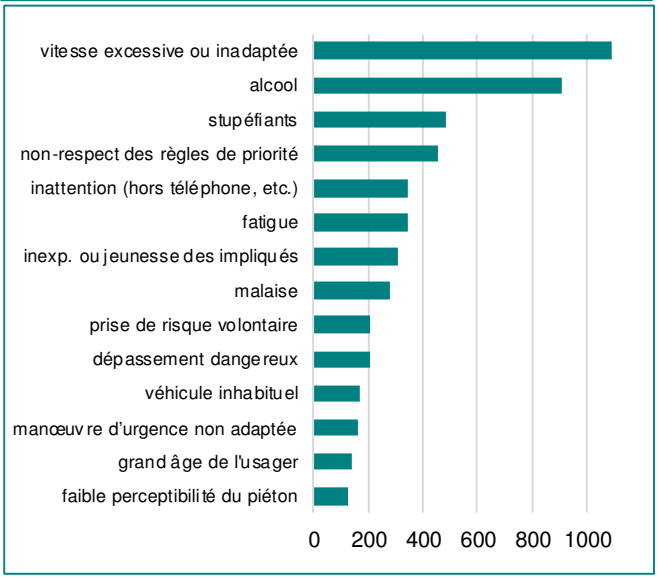


Légende : H = facteurs humains ; V = facteurs véhicule ; I = facteurs infrastructure ; C = facteurs conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables

Contributions des facteurs HVIC selon le milieu routier



Nombre d'accidents concernés par un facteur H (lorsque celui-ci apparaît dans plus de 100 accidents)



La prépondérance du facteur humain

L'analyse combinatoire des données selon les composantes H, V, I et C montre que **la part des accidents impliquant au moins un facteur humain est de 92 %.** Cette proportion est de 26 % pour l'infrastructure, 20 % pour les véhicules et 13 % pour les conditions de circulation.

49 % des accidents mortels n'impliquent que des facteurs d'origine humaine. Cette part n'est que de 1 % pour chacune des trois autres familles de facteurs.

De même, seul 1 % de ces accidents combine des facteurs provenant simultanément de H, V, I et C. Enfin, dans 4 % des cas, il a été impossible de déterminer les causes de l'accident.

Selon le milieu routier

La part d'accidents mortels impliquant au moins un **facteur humain est plus importante pour les accidents survenus en agglomération (97 %)** que pour ceux se produisant sur autoroute ou hors agglomération (90 %).

Les autoroutes se distinguent par une moindre part d'accidents mortels intégrant une composante infrastructure (13 %) que hors agglomération (27 %) ou qu'en agglomération (28 %).

Les parts d'accidents intégrant des causes en lien avec les véhicules ou avec les conditions de circulation sont similaires selon les milieux.

Les facteurs les plus fréquents

Les facteurs uniques ou agrégés les plus fréquemment rencontrés sont, par famille :

- Humain : la vitesse excessive ou inadaptée (38 %) ; l'alcool (31 %), la consommation de stupéfiant (17 %) et le non-respect des règles de priorité (16 %) ;
- Véhicule : la faible perceptibilité des deux-roues (4 %) et l'état des pneus (4 %) ;
- Infrastructure : l'absence de possibilité de récupération (8 %), les défauts de lisibilité de l'infrastructure (6 %), les masques à la visibilité fixes (équipement de la route, stationnement, tracé...) (6 %) et la chaussée dégradée (1,7 %) ;
- Conditions de circulation : l'éblouissement naturel ou lié aux conditions de trafic (4 %), les conditions météos dégradées (3 %) et les masques à la visibilité créés par le trafic des autres véhicules (2 %).

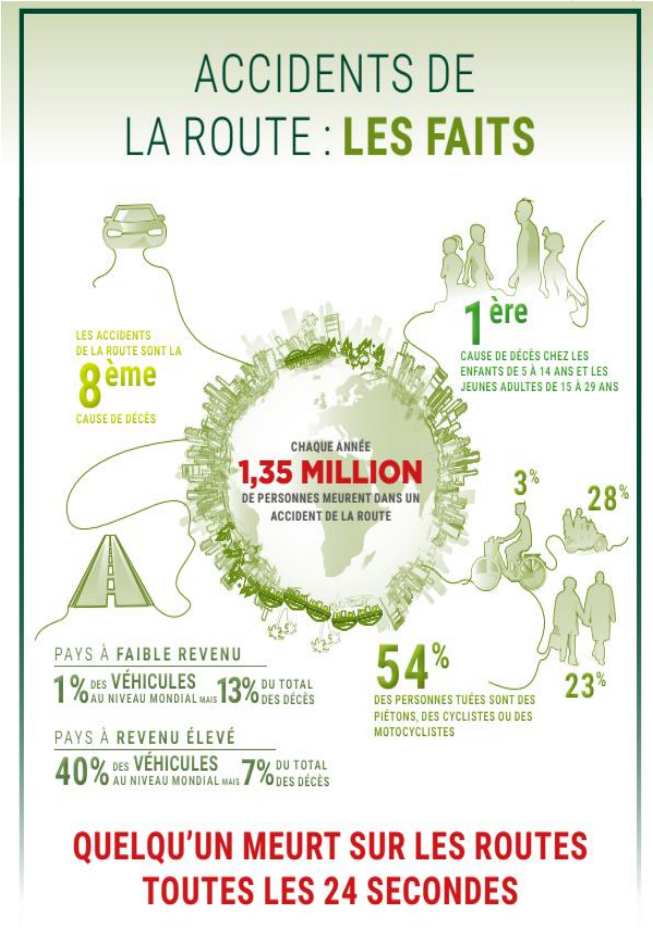
Enfin, 6 % des accidents s'expliquent en partie par des problèmes d'adhérence sur chaussée mouillée, attribuables à une combinaison de facteurs Infrastructure et Conditions de circulation.

La sécurité routière dans le monde

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) suit l'évolution de l'accidentalité routière au moyen de son Rapport de situation sur la sécurité routière (voir *WHO Global Status Report for Road Safety* 2015).

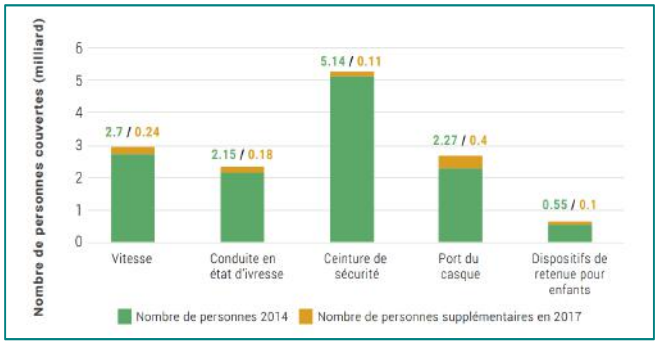
L'IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) est un groupe de travail permanent du Forum International des Transports de l'OCDE. Il est composé de 80 membres ou observateurs issus de 40 pays. Sa base de données, son rapport annuel et ses rapports de recherche thématiques permettent de réaliser des comparaisons (voir pages 172-175).

Accidents de la route dans le monde : les faits (2018)



Source: WHO Global Status Report for Road Safety 2018

Populations couvertes par des législations conformes aux meilleures pratiques, 2014-2017



Source : Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018 OMS.

Le rapport de situation sur la sécurité routière (2018)

Chaque année, les accidents de la route entraînent **1,35 million de décès dans le monde**, soit 3 700 décès par jour, dont 500 enfants. Ce chiffre a cessé de croître depuis 2007, il a même légèrement baissé (- 4 %), malgré l'augmentation de la motorisation et la croissance démographique à l'échelle mondiale. Chaque année, jusqu'à 50 millions de personnes sont blessées.

Les traumatismes dus à des accidents de la circulation sont la 8ème cause de décès pour tous les groupes d'âge faisant désormais plus de victimes que le VIH/SIDA, la tuberculose ou les maladies diarrhéiques. Ces traumatismes sont actuellement la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes de 5 à 29 ans.

Plus de 90 % des décès et des traumatismes routiers ont lieu dans des pays à revenus faibles ou intermédiaires, alors que ces derniers ne comptent que 54 % des véhicules immatriculés. La proportion des piétons peut atteindre les deux tiers des tués dans ces pays.

Le continent africain enregistre environ 20 % de la mortalité routière dans le monde, avec seulement 2 % du parc automobile mondial.

Les routes européennes demeurent les plus sûres du monde : en 2017, on dénombrait dans l'UE 50 victimes de la route par million d'habitants, contre 174 en moyenne dans le monde.

Les tendances et enjeux de sécurité routière dans le monde

Dans de nombreux pays à revenu faible et intermédiaire, le recueil des données d'accidents est la première étape pour définir une politique de sécurité routière pertinente.

L'adoption et l'application d'une législation relative aux principaux facteurs de risques comportementaux (vitesse, conduite en état d'ivresse, absence de casque pour les motocyclistes, de ceinture de sécurité et de dispositif de retenue pour les enfants) sont des éléments essentiels d'une stratégie intégrée pour prévenir les décès dus à des accidents de la circulation.

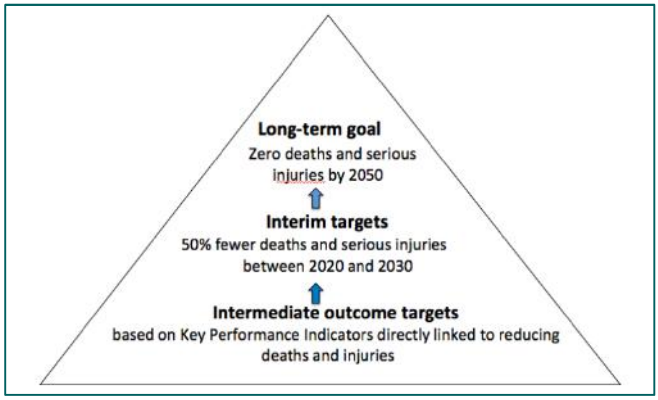
Actuellement, 123 pays (représentant près de 6 milliards de personnes) disposent des lois conformes aux meilleures pratiques pour au moins un des 5 principaux facteurs de risques comportementaux.

Depuis 2014, 22 pays ont modifié leur législation portant sur un ou plusieurs facteurs de risque pour qu'elle soit conforme aux meilleures pratiques, couvrant 1 milliard de personnes supplémentaires, soit 14 % de la population mondiale.

Les 12 cibles mondiales volontaires de performance

Source : OMS

Hiérarchie des résultats du Système sûr pour l'Europe



https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/road-safety/files/1_en_document_travail_service_part1_v2.pdf

Des routes plus sûres

Il existe un lien étroit entre l'infrastructure routière et les traumatismes graves et mortels dans les accidents de la circulation. Les recherches révèlent que l'amélioration de cette infrastructure, en particulier des normes de conception tenant compte de la sécurité de tous les usagers de la route, sont essentielles pour la sécurité des routes. 112 pays disposent de normes de conception nationales pour la gestion de la vitesse.

147 pays indiquent effectuer des audits de sécurité routière ou un classement par étoiles pour les nouvelles routes tandis que 114 affirment procéder à des évaluations de sécurité sur les routes existantes.

Un objectif mondial de réduction du nombre de tués sur les routes

En 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la décennie 2011-2020 « Décennie d'action pour la Sécurité Routière ». Le programme d'action a retenu 5 piliers : le management de la sécurité routière, la sécurité des infrastructures, la sécurité des véhicules, des comportements plus sûrs de la part des usagers et l'amélioration des soins post-accident.

Les progrès réalisés par plusieurs pays pour stabiliser le risque de mourir dans un accident de la circulation n'ont pas été assez rapides pour compenser la hausse de la population et la motorisation rapide des transports qui ont eu lieu dans de nombreuses régions du monde. Ainsi la cible des ODD (**objectifs de développement durable**) de réduire de moitié les décès dus à des accidents de la circulation d'ici à 2020 ne sera pas atteinte. Pour inciter à progresser sur les divers facteurs et en assurer le suivi, l'OMS a défini 12 cibles mondiales volontaires de performance, comportant un ou plusieurs indicateurs.

Au plan européen, la mortalité routière reste également plus élevée que l'objectif initialement fixé. La déclaration de La Valette de mars 2017 a fixé l'objectif de réduire de moitié le nombre de blessés graves dans l'UE d'ici 2030 par rapport au niveau de référence de 2020 dans le cadre d'une stratégie globale en matière de sécurité routière. La Commission européenne a donc annoncé un nouveau cadre de la sécurité routière pour la période 2021-2030 pour « une mobilité durable pour l'Europe : sûre, connectée et propre ». Elle se base sur l'approche dite du « système sûr » fondée sur une action coordonnée de tous les secteurs des transports et pour tous les usagers, qui prend en compte l'erreur humaine (qui sera toujours impossible à éradiquer complètement) et évite l'accident grave.

Des indicateurs de performance à suivre pour la décennie 2021-2030 ont été annoncés en juin 2019 :

- suivi en circulation des vitesses pratiquées, alcool consommé, port du casque et de la ceinture, téléphone tenu en main ;
- suivi de la qualité des infrastructures, des véhicules ;
- suivi des délais d'intervention sur accident.

SAPEURS
POMPIERS

Annexes

Le BAAC	156
Le fichier national des accidents	157
Les grandes dates de la sécurité routière	158
Le barème des retraits de points	163
La démographie	164
La mobilité et les déplacements	165
Le réseau routier	166
Le parc automobile des ménages	168
Le parc deux-roues motorisés des ménages	170
Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD	172
Accidentalité par département ou territoire	176
Les données brutes des victimes des accidents de la circulation	178
Les données brutes des conducteurs impliqués, métropole	184
Les séries longues du BAAC	186
Gravité des lésions et des séquelles	195
Glossaire et sigles	196
Bibliographie	198

BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION 2017

IDENTIFIANT

CODE UNITE | NUMERO DE PV | N° FEUIL | ETABLI PAR

1 - Gendarmerie nationale
2 - Préfecture de police de Paris
3 - C.R.S
4 - P.A.F
5 - Sécurité Publique

1 – CARACTERISTIQUES

LUMIERE
Plein jour - 1
Crépuscule ou aube - 2
Nuit sans éclairage public - 3
Nuit avec éclairage public : non allumé - 4, allumé - 5

LOCALISATION
Hors agglomération - 1
En agglomération - 2

INTERSECTION
1 - Hors intersection
En intersection ou à proximité immédiate
2 - En X
3 - En T
4 - En Y
5 - A plus de 4 branches
6 - Giratoire
7 - Place
8 - Passage à niveau
9 - Autre

CONDITION ATMOSPHERIQUE
Normale - 1
Pluie légère - 2
Pluie forte - 3
Neige - grêle - 4
Brouillard - Fumée - 5
Vent fort - tempête - 6
Temps éblouissant - 7
Temps couvert - 8
Autre - 9

TYPE DE COLLISION
Accident impliquant :
- deux véhicules
1 - Frontale
2 - Par l'arrière
3 - Par le côté
- trois véhicules et plus
4 - En chaîne
5 - Collisions multiples
6 - Autre collision
7 - Sans collision

CODAGE GPS
veille de fête 1
jour de fête 2
Indicateur de provenance
Latitude
Longitude

DATE (jour, mois, an) | HEURE (heure, minute) | CODE INSEE LIEU ACCIDENT (Département, Commune)

Adresse postale - Indiquer le numéro, la nature et le nom de la voie

2 – LIEUX

CODE ROUTE

CATEGORIE
1 - Autoroute
2 - Route nationale (ou territoriale)
3 - Route départementale (ou provinciale)
4 - Voie communale
5 - Hors réseau public
6 - Parc de stationnement ouvert à la circulation publique
7 - Route de métropole urbaine
9 - Autre

REGIME DE CIRCULATION
ROUTE : A sens unique - 1
Bidirectionnelle - 2
A chaussées séparées - 3
Avec voies d'affectation variable - 4

VOIE : Lettre indice (A, B, C, etc. …) ; sans objet - 0, Bis - 2, Ter - 3
Numéro ou Finato

Nombre de voies de circulation tous usagers tous sens (hors BAU)

REGIME DE PRIORITE
1 - Feu
2 - Priorité à droite
3 - Stop
4 - Cédez-le-passage
5 - Route prioritaire ou priorité ponctuelle
6 - Giratoire
7 - Autre

VOIE SPECIALE
1 - Piste cyclable
2 - Bande cyclable
3 - Voie réservée

PROFIL EN LONG
1 - Plat
2 - Pente
3 - Sommet de Côte
4 - Bas de côte

POINT KILOMETRIQUE OU REPERE
(se repérer par rapport à la borne amont)
N° de borne | Mètres

TRACE EN PLAN
(sens du 1er véhicule décrit)
Partie rectiligne - 1
En courbe à gauche - 2
En courbe à droite - 3
En S - 4

ETAT SURFACE
1 - Normale
2 - Mouillée
3 - Flaques
4 - Inondée
5 - Enneigée
6 - Boue
7 - Verglacée
8 - Corps gras - Huile
9 - Autre

AMENAGEMENT - INFRASTRUC
1 - Souterrain - tunnel
2 - Pont - Autopont
3 - Bretelle d'échangeur ou de raccordement
4 - Voie ferrée
5 - Carrefour aménagé
6 - Zone piétonne
7 - Zone de péage
8 - Chantier
9 - Autres

SITUATION DE L'ACCIDENT
1 - Sur chaussée
2 - Sur BAU clas sique
3 - Sur accotement
4 - Sur trottoir
5 - Sur piste ou bande cyclable
6 - sur autre voie speciale
8 - autres

FACTEUR LIE AUX LIEUX
S - Aucun facteur identifié
T - Chaussée dégradée
U - Marquages au sol effacés
V - Configuration de la route
W - Ralentisseurs / Chicanes
X - Signalisation verticale
Y - Gêne à la visibilité
Z - chaussée récement refaite

VITESSE MAXIMALE AUTORISEE

3 - VEHICULES

CATEGORIE ADMINISTRATIVE
01 - Bicyclette
02 - Cyclomoteur <=50 cm3
03 - Voiturette
07 - V.T. seul
10 - VU seul (1,5T < PTAC<= 3,5T)
13 - P.L. seul (3,5T <PTAC<= 7,5T)
14 - P.L. seul (PTAC>7,5T)
15 - P.L. (PTAC>3,5T) + remorque
16 - Tracteur routier seul
17 - Tracteur routier + semi remorque
20 - Engin spécial
21 - Tracteur agricole
30 - Scooter <=50 cm3
31 -Moto ou sidecar >50 <=125 cm3
32 - Scooter >50 <=125 cm3
33 - Moto ou sidecar >125 cm3
34 - Scooter >125 cm3
35 - Quad léger <=50cm3
36 - Quad lourd >50cm3
37 - Autobus
38 - Autocar
39 - Train
40 - Tramway
41 - 3RM <=50 cm3
42 - 3RM >50 <=125cm3
43 - 3RM >125 cm3
50 - EDP à moteur
60 - EDP sans moteur
99 - Autre

LETTRE CONVENTIONNELLE

CODE ROUTE
1 - Véhi. en fuite non retrouvé
2 - Cond. en fuite non retrouvé
3 - Véhi. en fuite retrouvé
4 - Cond. en fuite retrouvé

SENS DE CIRCULATION
1 - P.K. ou adresses croissants
2 - P.K. ou adresses décroissants
3 - absence de repère

IMMA-TRICU-LATION Départe-ment ou pays

DATE de 1ère mise en circulation (Mois, Année)

APPARTENANT A
1 - Conducteur
2 - Véhicule volé
3 - Propriétaire consentant
4 - Administration
5 - Entreprise
6 - location de courte durée
7 - location en libre service
9 - autre

VEHICULE SPECIAL
1- Taxi
2 - Ambulance
3 - Pompier
4 - Police - Gendarmerie
5 - Transport scolaire
6 - Matières dangereuses
7 - Aménagé au handicap
8 - Véhi. avec système de conduite autonome
A - forces armées
B - Véhi du gestionnaire
9 - Autre

FACTEUR LIE AU VEHICULE
1 - Défectuosité mécanique
2 - Éclairage - signalisation
3 - Pneumatique usé
4 - Éclatement de pneumatique
5 - Chargement
6 - Déplacement du véhicule
7 - Incendie du véhicule
8 - Véhi. peu famillier au cond.
A - Aide à la cond. défaillante
B - Visibilité restreinte
9 - Autre

TYPE DE MOTORISATION
1 - hydrocarbures
2 - hybride électrique
3 - électrique
4 - hydrogène
5 - humaine
6 - autre

ASSURANCE
1 - Oui
2 - Non
3 - Non présentation
4 - Assurance non nécessaire

OBSACLE FIXE HEURTE
01 - Véhicule en stationnement
02 - Arbre sur accotement
03 - Glissière métallique
04 - Glissière béton
05 - Autre glissière
06 - Bâtiment, mur, pile de pont
07 - Support signalisation verticale ou Poste d'appel d'urgence
08 - Poteau
09 - Mobilier urbain
10 - Parapet
11 - Îlot, refuge, borne haute
12 - Bordure de trottoir
13 - Fossé, talus, paroi rocheuse
14 - Autre obs. fixe sur chaussée
15 - Autre obs. fixe sur trottoir ou accotement
16 - Sortie chaussée sans obstacle
17 - buse - tête d'aqueduc

OBSTACLE MOBILE HEURTE
1 - Piéton
2 - Véhicule
4 - Véhicule sur rail
5 - Animal domest.
6 - Animal sauvage
9 - Autre

POINT DE CHOC INITIAL
1 - Avant
2 - Avant droit
3 - Avant gauche
4 - Arrière
5 - Arrière droit
6 - Arrière gauche
7 - Coté droit
8 - Coté gauche
9 - Chocs multiples (tonneaux)

MANOEUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT

CIRCULANT
01 - Sans changement de direction
02 - Même sens, même file
03 - Entre 2 files
04 - En marche arrière
05 - A contresens
06 - En franchissant le terre-plein central
07 - Dans le couloir de bus - dans le même sens
08 - Dans le couloir de bus - dans le sens inverse
09 - En s'insérant
10 - En faisant 1/2-tour sur la chaussée

CHANGEANT DE FILE / TOURNANT
11 - A gauche
12 - A droite
15 - A gauche
16 - A droite

DEPORTE
13 - A gauche
14 - A droite

DEPASSANT
17 - A gauche
18 - A droite

19 - Traversant la chaussée
20 - Manœuvre de stationnement
21 - Manœuvre d'évitement
22 - Ouverture de portière
23 - Arrêté (hors stationnement)
24 - En stationnement (avec occupants)
25 - circulant sur trottoir
26 - Autres manœuvres

Code CNIT : recopier le "type" inscrit sur la carte grise du véhicule

NB D'OCCUPANTS DANS LE T.C.

4 - USAGERS

LETTRE CONVENTIONNELLE

PLACE DANS LE VEHICULE
2 - roues :
4 - roues : 4 7 1 / 5 8 6 / 3 9 2
1 - Responsable présumé

CATEGORIE
1 - Conducteur
2 - Passager
3 - Piéton

GRAVITE
1 - Indemne
2 - Tué (30j)
3 - Blessé hosp. plus de 24 h
4 - Blessé léger

NATIONALITE

CATEGORIE SOCIO - PROFESSIONNELLE
1 - conducteur professionnel
2 - agriculteur exploitant
3 - artisan, commerçant, chef d'entreprise
4 - cadre et professions intellectuelles supérieures
5 - professions intermédiaires et employé
6 - ouvrier
7 - retraité
8 - chômeur
9 - autre sans activité
A - Étudiant, scolaire
B - inconnue

SEXE
1 - Masculin
2 - Féminin

NUMERO USAGER

RESIDENCE DEPARTEMENT OU PAYS

NAISSANCE (Mois, Année)

ALCOOLEMIE
1 - Impossible
2 - Refusé
3 - Positif par prise de sang
4 - Positif à l'éthylomètre
6 - Négatif

TAUX D'ALCOOLEMIE

PERMIS DE CONDUIRE
1- Valide et non probatoire
2 - Périmé
3 - Suspendu, retenu
4 - Conduite en auto-école
5 - Catégorie non valable
6 - Défaut de permis
7 - Conduite accompagnée ou supervisée
8 - Inconnu
9 - Perm. annulé, invalidé
A - Perm. probatoire 2 ans
B - Perm. probatoire 3 ans

DATE D'OBTENTION DU PERMIS (Mois, Année)

TRAJET
1 - Domicile - travail
2 - Domicile - école
3 - Courses - achats
4 - Utilisation prof.
5 - Promenade - loisir
9 - Autre

INFRACTION NATINF
1ère infraction
2ème infraction

EQUIPEMENT DE SECURITE
(UTILISATION)
Ceinture - 1
Casque - 2
Dispositif enfant - 3
Non déterminable - 8

UTILISATION (suite)
0 - Aucun équipement
4 - Gilet réfléchissant
5 - Airbag (2/3RM)
6 - Gants (2/3RM)
7 - Gants + Airbag (2/3 RM)
9 - Autre

MANOEUVRE DU PIETON

LOCALISATION DU PIETON
SUR CHAUSSEE
1 - A +50 m. du passage piéton
2 - A -50 m. du passage piéton
SUR PASSAGE PIETON
3 - Sans signalisation lumineuse
4 - Avec signalisation lumineuse
DIVERS
5 - Sur trottoir
6 - Sur accotement ou BAU
7 - Sur refuge
8 - Sur contre allée
9 - Inconnue

ACTION
Se déplaçant
1 - Sens véhi. heurtant
2 - Sens inverse véhi.
Divers
3 - Traversant
4 - Masqué
5 - Jouant, courant
6 - Avec animal
7 - Quitte l'arret TC
8 - Accède à l'arrêt TC
9 - Autre
A - monte/descend du véh
B - Inconnue

1 - Seul
2 - Accompagné
3 - En groupe

FACTEUR LIE A L'USAGER
A - Alcool
B - Vitesse excessive ou inadaptée
C - Stupéfiants
D - Priorité
E - Téléphone et distracteurs
F - Malaise
G - Somnolence fatigue
H - Inattention
I - Contresens
J - Dépassement dangereux
K - changt de file
L - non respect des dist. de sécu.
M - Médicaments
N - Infirmité
O - Suicide
P - Eblouissement
Q - Autre
R - Indéterminé

Stupéfiants
1 - Non fait
2 - Impossible
3 - Refusé
4 - Positif
5 - Négatif

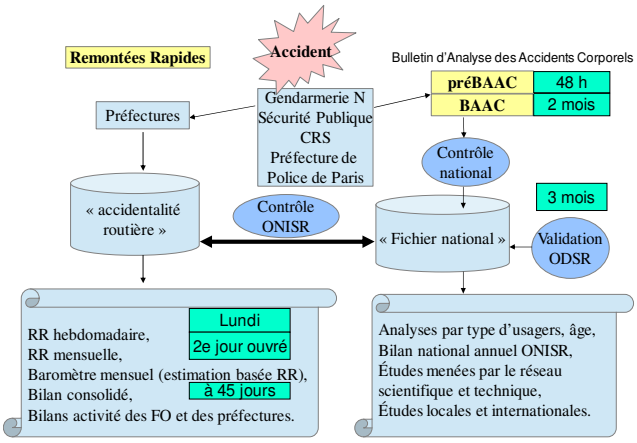
Produit identifié
B - cannabis seul
C - autre prod. seul
D - cannabis + autre
E - plusieurs prod. hors cannabis

Le fichier national des accidents

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

data.gouv.fr

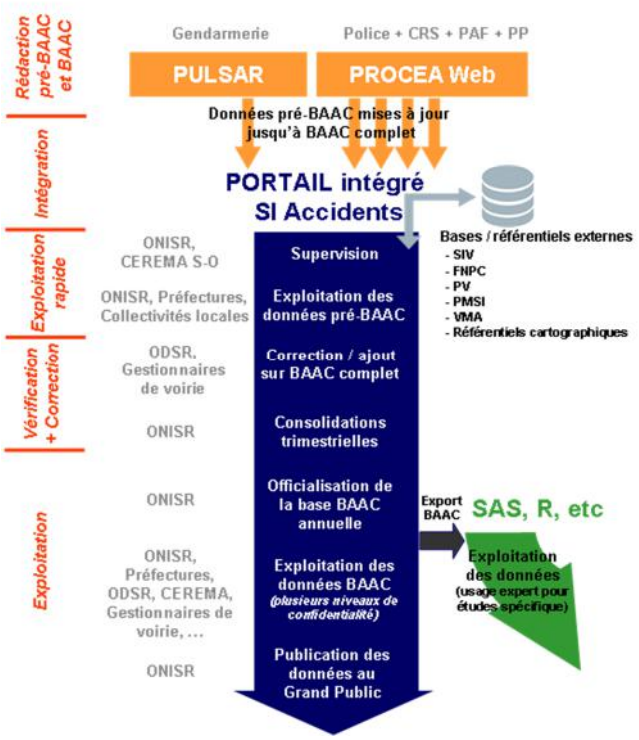
Organisation de la collecte et de l'exploitation des données de l'accidentalité en 2018



Evolution des systèmes d'information

L'instruction ministérielle du 18 avril 2017 prépare la fusion des deux chaînes de remontées de données. Seule la chaîne des BAAC subsistera à terme. Cette évolution implique une modification du rythme d'envoi des BAAC. Depuis le 1er janvier 2018, un pré BAAC (début d'enregistrement du BAAC) doit être rédigé dès les 48 heures qui suivent un accident et mis à jour par les forces de l'ordre jusqu'à devenir un BAAC dans les deux mois après l'accident.

Depuis février 2018 pour la Gendarmerie nationale, avril 2018 pour les CRS et la Sécurité Publique, et août 2018 pour la Préfecture de police de Paris, une synchronisation des systèmes d'information permet l'envoi quotidien des préBAAC-BAAC dans TRAxy, le nouveau système d'information de l'ONISR.



L'ONISR assure la gestion du fichier national de l'accidentalité routière. Ses missions sont régies par le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au Comité interministériel de la sécurité routière et par l'arrêté 27 avril 2017 portant organisation interne de la délégation à la sécurité routière. L'ONISR travaille en toute indépendance, il est notamment garant de la qualité statistique des données dont certains indicateurs ont été labellisés par l'Autorité française de la statistique publique en juin 2013. Dans le cadre de l'ouverture des données numériques, les données n'ayant pas un caractère confidentiel lié à l'enquête sont accessibles sur le site Opendata du gouvernement.

Enregistrement des accidents

Les forces de l'ordre (FO) intervenant sur les accidents de la circulation transmettent via les préfectures des « remontées rapides » (RR) concernant les accidents corporels. L'ONISR assure ainsi des suivis hebdomadaires et mensuels par département et publie le baromètre mensuel de l'accidentalité, première estimation de l'accidentalité à partir des écarts entre les RR et les données du BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) de l'année précédente.

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre (FO) fait l'objet d'une fiche BAAC, saisie au niveau local dans PROCEA Web pour les services de police, et PULSAR BAAC pour la gendarmerie nationale. Les évolutions logicielles améliorent l'efficacité de la chaîne de recueil et la géolocalisation des accidents, mais en phase de rodage des nouveaux logiciels la qualité de certains champs a pu être affectée certaines années. La fiche BAAC décrit la situation de l'accident, les véhicules et les usagers impliqués. Elle ne comporte pas les identités des personnes impliquées dans les accidents.

L'année 2018 est une année de transition, puisque le format du fichier BAAC a évolué à différents moments selon les forces de l'ordre (voir encadré). Pour les bilans annuels 2018, les nouveaux fichiers ont été reversés dans l'ancien système d'information, sous l'ancien format, mais certains champs n'ont pu être exploités. Les encadrés rouges ci-contre montrent les principaux champs modifiés.

Consolidation des données

Au niveau national, le Cerema Sud-Ouest procède à un 1er niveau de contrôle qualité : vérification des formats et de la complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident…). Les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) et certains gestionnaires de voirie assurent un 2ème niveau de vérification et la correction d'anomalies de saisie, de champs non renseignés…

Le fichier national est validé par l'ONISR courant avril de l'année suivante et devient la source des statistiques officielles d'accidentalité, communiquées au public et institutionnels (alimentation des bases de données internationales OMS, CARE et IRTAD).

Les grandes dates de la sécurité routière

1893

• 14 août : circulaire ministérielle définissant le certificat de capacité valable pour conduire des véhicules.

1899

• 10 mars : décret réglementant la circulation automobile :
- vitesse maximale autorisée (VMA) de 30 km/h en rase campagne, 20 km/h en agglomération ;
- récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise ;
- certificat de capacité pour la conduite des véhicules.

1909

• 11 octobre : signature de la 1ère convention internationale relative à la circulation des automobiles à Paris.

1917

• Création des premières auto-écoles.

1921

• 27 mai : décret instaurant le Code de la route.

1922

• Le « certificat de capacité » devient « permis de conduire ».

1923

• Installation du premier feu rouge à Paris.

1926

• 24 avril : à Paris, convention internationale sur la circulation routière et sur la circulation automobile.

1931

• 30 mars : à Genève, 1ère convention internationale sur l'unification de la signalisation routière et mise en place des panneaux de circulation.

1949

• 19 septembre : à Genève, convention internationale sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

1954

• 10 juillet : décret portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la VMA en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).
• Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1959

• 15 décembre : ordonnance permettant la sanction de conduite en état d'ivresse ou sous empire d'un état alcoolique.

1962

• 12 octobre : décret limitant la vitesse à 60 km/h en agglomération avec relèvement possible à 80 km/h dans certaines traverses sur les grands itinéraires.

1965

• 18 mai : loi autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1968

• 8 novembre : à Vienne, convention internationale sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

1969

• 5 février : arrêté VMA à 90 km/h pour les titulaires du permis de moins d'un an.

1970

• Création de la mission interministérielle à la sécurité routière.
• 9 juillet : loi, applicable au 1er octobre, rendant obligatoire le contrôle d'alcoolémie après une infraction ou accident et fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :
- 0,80 g/l de sang pour la contravention ;
- 1,20 g/l de sang pour le délit.

• Équipement obligatoire de ceintures trois points aux places avant des véhicules neufs.

1972

• 5 juillet : décret instituant un Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière (DISR).

1973

• 28 juin : décret fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.
• 28 juin : arrêté portant obligation, à compter du 1er juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.
• 28 juin : arrêté portant obligation, hors agglomération, du port de la ceinture de sécurité pour les occupants avant des véhicules automobiles mis en service au 1er avril 1970.
• 1er décembre : fixation de la limitation de vitesse à 120 km/h sur les autoroutes, et abaissement à 90 km/h sur l'ensemble des routes hors agglomération.

1974

• 1er avril : relèvement de la limitation de vitesse à 140 km/h sur les autoroutes et 120 km/h sur les routes à chaussées séparées.
• 6 novembre : décret fixant la limitation de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974, à 130 km/h sur les autoroutes, 110 km/h sur les routes à chaussées séparées, et 90 km/h sur les autres routes.

1975

• 1er janvier : port du casque obligatoire pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération.
• 16 juillet : arrêté portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
• 8 décembre : arrêté fixant à 45 km/h la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs aux constructeurs.

1976

• 1er octobre : obligation du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978

• 12 juillet : loi portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

• 1er octobre : arrêté relatif au port obligatoire de la ceinture avant sur tous les réseaux dans un véhicule de 1967 et plus.
• 16 octobre : arrêté portant obligation pour les usagers de cyclomoteurs, au 1er janvier 1980, de porter le casque.

1982

• 22 juillet : arrêté de création de la Direction de la sécurité et de la circulation routières.
• 13 juillet : décision du CISR de lancer les programmes :
- RÉAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
- OBJECTIF 10 % : subventions accordées aux collectivités locales engagées à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et ayant atteint l'objectif fixé.

• 29 décembre : décret limitant, à partir du 1er janvier 1983, la vitesse par temps de pluie et autres précipitations à :
- 110 km/h sur les autoroutes ;
- 100 km/h sur les routes à chaussées séparées ;
- 80 km/h sur les autres routes.

1983

• 26 août : arrêté rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1er octobre 1983 :
- 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;

– 80 km/h pour les véhicules supérieurs à 19 tonnes et véhicules de transports en commun ;
– 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blocage des roues ;
– 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

• 8 décembre : loi fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite d'un véhicule. Seuil du délit d'alcoolémie ramené à 0,80 g/l au lieu de 1,20 g/l de sang.

1985

• 4 juillet : arrêté fixant au 01/01/1986 l'obligation du contrôle technique sans obligation de réparation en cas de défectuosité, pour les véhicules de cinq ans d'âge et plus faisant l'objet d'une transaction.

• 5 juillet : loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes des accidents de la circulation et à l'accélération de la procédure d'indemnisation.

• 1er août : décision de rendre obligatoire une vitesse minimale de 80 km/h, pour les automobilistes empruntant la voie de gauche sur les autoroutes.

1986

• 17 janvier : loi instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

• Mise en œuvre pour 1988 des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1988

• Généralisation de la conduite accompagnée à tous les départements.

1989

• 10 juillet : loi instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1er juillet 1992.

• 14 décembre : arrêté portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

• 1er décembre : limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et de sections à 70 km/h.

1991

• 28 août : décret introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

• 27 décembre : arrêté relatif à l'utilisation de systèmes de retenue pour les enfants dans les automobiles et extension pour les passagers de la ceinture de sécurité à l'arrière.

1992

• 1er janvier : contrôle technique obligatoire pour les véhicules de tourisme et utilitaires < 3,5 tonnes (arrêté 18/06/1991);

• obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.

• 1er juillet : mise en application du permis à points. Leur nombre sera porté à 12 le 1er décembre.

• 4 décembre : décret imposant une vitesse maximale de 50km/h sur l'ensemble des réseaux lors d'une visibilité inférieure à 50 m.

1993

• 24 novembre : décret créant un Observatoire national interministériel de sécurité routière placé auprès du DISR et chargé d'assurer la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

1994

• 11 juillet : décret créant une contravention de quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.

• 5 mai : décret limitant la vitesse pour les conducteurs novices à 80, 100 ou 110 km/h selon les axes routiers.

1995

• 3 août : promulgation de la loi d'amnistie en matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ les délits de sécurité routière comme en 1988, et les contraventions donnant lieu au retrait de plus de trois points.

• 29 août : décret abaissant le taux contraventionnel de l'alcoolémie au volant de 0,7 g/l à 0,5 g/l.

1996

• 4 juillet : décret modifiant l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :

– accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
– autorisation de conduire une 125 cm^3 si on possède le permis B depuis au moins deux ans.

• 4 juillet : décret instaurant un brevet de sécurité routière pour jeunes d'au moins 14 ans pour conduire un cyclomoteur.

1997

• 17 novembre : brevet de sécurité routière rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

1999

• 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.

2000

• La sécurité routière est déclarée grande cause nationale.

2001

• 27 août : décret relatif au dépistage de stupéfiants pour les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière.

• 28 août : décret portant création d'un Conseil national de la sécurité routière (CNSR) et ayant pour mission de proposer des mesures, mener des études et évaluer la politique de sécurité routière.

2002

• 18 février : réunion du CISR.

• 30 avril : décret promulguant que tout conducteur de quadricycle léger à moteur doit être âgé d'au moins 16 ans et être titulaire du brevet de sécurité routière et ensuite éventuellement, du permis de conduire.

• 14 juillet : décision du président de la République de faire de la sécurité routière un des trois chantiers de son quinquennat.

• 6 août : loi portant sur l'amnistie présidentielle avec limite de son champ d'application au regard des infractions.

2003

• 3 février : loi relative au dépistage de stupéfiants de tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.

• 31 mars : décret relatif à l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque (retrait de 3 points du permis au lieu de 2) ; et retrait de 2 points pour l'usage du téléphone portable.

• 12 juin : loi renforçant la lutte contre la violence routière (aggravation des peines et instauration du permis probatoire).

• 9 juillet : réunion du CISR.

• 11 juillet : décret prévoyant le retrait de 6 points du permis de conduire pour conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.

• 27 octobre : inauguration du premier radar automatique.

• 31 octobre : mise en place du contrôle automatisé.

2004

• 13 janvier et 7 juillet : réunion du CISR.

• 1er mars : mise en application du permis probatoire.

• 25 octobre : décret relatif à l'abaissement du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transport en commun de personnes à 0,2 g/l de sang.
• 6 décembre : décret prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus ainsi que la minoration des sanctions pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h hors agglomération.

2005

• 1er janvier : application des nouvelles définitions du tué et du blessé.
• 24 janvier et 1er juillet : réunion du CISR.
• 30 mars : décret d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance (loi Perben II du 9 mars 2004).
• 18 mai : 2e mandature du CNSR pour la période 2005-2008.
• Juillet : suppression des panneaux d'annonce des radars mobiles.

2006

• 5 janvier : loi prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus en renforçant l'efficacité de la peine de confiscation du véhicule.
• 9 novembre : réunion du CISR.

2007

• 2 février : décret étendant aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs l'obligation d'allumage de jour des feux.
• 5 mars : loi relative à la prévention de la délinquance,
• 9 mai : décret d'application relatif au permis de conduire modifiant le code de la route en introduisant :
– l'acquisition progressive du capital de 12 points pendant la période probatoire du permis de conduire ;
– la simplification de la procédure d'information du conducteur dont le permis est invalidé faute de points ;
– la possibilité d'obtenir, au terme d'un délai de six mois d'invalidation, un nouveau permis ;
– la possibilité de connaître à tout moment son capital de points à travers un accès sécurisé sur Internet.

2008

• 13 février : réunion du CISR.
• 30 juillet : décret portant diverses dispositions telles que :
– l'aménagement de zones de circulations particulières en agglomération (aires piétonnes, zones 30...) ;
– le principe de prudence accrue du conducteur à l'égard des usagers les plus vulnérables ;
– des limitations de vitesse pour les véhicules de transport de personnes ;
– l'obligation pour les cyclistes, hors agglomération, de revêtir un gilet rétro-réfléchissant de nuit et en cas de visibilité insuffisante.

2009

• 13 janvier : réunion du CISR.
• Déploiement des premiers radars feux rouges.
• 22 décembre : arrêté instaurant l'apprentissage supervisé de la conduite.

2010

• 18 février : réunion du CISR.
• 25 novembre : transfert au ministre de l'Intérieur de la politique de sécurité et d'éducation routières, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules qui restent compétence du ministre de l'Écologie en charge des transports.
• Décision d'installer 100 radars « vitesse moyenne ».

2011

• 5 janvier : loi complétant le code de la voirie routière et fixant les obligations des maîtres d'ouvrages et gestionnaires en matière de sécurité des infrastructures routières et des obligations de formation des auditeurs de sécurité routière.
• 14 mars : la Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure (LOPPSI 2) prévoit notamment :
– L'extension du cadre des dépistages de stupéfiants ;
– la peine complémentaire de confiscation du véhicule obligatoire pour certaines infractions ;
– la possibilité pour le préfet de procéder à l'immobilisation immédiate et à la mise en fourrière du véhicule en cas de confiscation obligatoire du véhicule ;
– la possibilité pour l'autorité judiciaire de conditionner le maintien du droit à la conduite de l'auteur d'un délit de conduite sous l'empire de l'alcool, à l'installation dans le véhicule d'un éthylotest anti-démarrage (EAD).
• 11 mai : réunion du CISR.
• 24 août : arrêté rendant obligatoire, dans les établissements de nuit, la mise à disposition de la clientèle de dispositifs permettant le dépistage de l'imprégnation alcoolique.
• Déploiement des premiers radars discriminants.

2012

• 3 janvier : décret prévoyant notamment :
– l'interdiction de l'usage des avertisseurs de radars ;
– le renforcement des sanctions réprimant l'usage d'un téléphone tenu en main, d'écrans distractifs au volant, et de plaque d'immatriculation non conforme ;
– le renforcement des sanctions pour circulation sur la bande d'arrêt d'urgence, le chevauchement et le franchissement de la ligne de marquage de la bande d'arrêt d'urgence.
• mars : installation des premiers radars « passage à niveau ».
• 20 juin : installation des premiers radars « vitesse moyenne ».
• 1er juillet : installation progressive de bandes de rives sonores sur les autoroutes pour lutter contre l'hypovigilance.
• 27 novembre : installation du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), pour un troisième mandat (2012-2015).

2013

• 17 janvier : décret modifiant des règles relatives au permis de conduire, prévoyant une progressivité dans l'accès à la conduite des deux-roues motorisés en fonction de leur puissance de A2 à A par levée de l'obligation de conduire durant 2 ans une cylindrée n'excédant pas 35 kilowatts pour le conducteur ayant 21 ans à la date d'obtention du permis A.
• 4 mars : mise en service des premiers radars mobiles de nouvelle génération.
• 7 novembre : directive européenne facilitant les échanges transfrontaliers d'informations de sécurité routière.

2014

• 4 août : arrêté complétant la liste des mentions restrictives qui peuvent figurer sur le permis de conduire et permettant de limiter la conduite pour raisons médicales.
• 15 août : loi relative à l'individualisation des peines et renforçant l'efficacité des sanctions pénales. Nouvelle obligation possible dans le cadre d'un sursis : s'inscrire et se présenter aux épreuves du permis de conduire, après leçons de conduite si nécessaire.
• 1er novembre : conduite accompagnée possible dès 15 ans au lieu de 16 ans, avec passage possible pour les AAC de l'épreuve pratique à partir de 17 ans et demi pour une conduite autonome à 18 ans.
• 12 décembre : premier radar « double face » en expérimentation dans le Rhône.

2015

• 19 janvier : dématérialisation du permis de conduire et mise en ligne des résultats 48 h après obtention de l'examen.
• 26 janvier : plan d'action en 26 mesures du ministre de l'Intérieur pour combattre l'accidentalité routière.
• 24 juin : décret abaissant au 1er juillet le taux légal d'alcool à 0,2 g/l dans le sang pour les conducteurs en permis probatoire ou apprentissage, et portant interdiction à tous les conducteurs, cyclistes compris, de porter à l'oreille un dispositif susceptible d'émettre du son, sauf surdité.
• 1er juillet : expérimentation sur 2 ans de la VMA à 80 km/h sur 81 km de RN.

• 18 août : possibilité pour les maires d'abaisser la vitesse à moins de 50 km/h sur une grande partie de leur agglomération.
• 19 septembre : arrêté caractérisant les gants pour les conducteurs et passagers de 2,3 et 4 roues.
• **2 octobre : réunion du CISR.**

2016

• 1er janvier : obligation pour le conducteur de deux et trois-roues motorisés de détenir dans son véhicule un gilet de haute visibilité à enfiler lors d'une panne ou d'un accident.
• 26 janvier : loi stipulant que tout conducteur/accompagnateur d'élève, en l'absence d'accident, peut subir un dépistage pour usage de stupéfiants. Les sanctions en cas de test positif : amende et retrait de points du permis, peine de prison.
• 1er février : expérimentation de la circulation inter-files (Ile-de-France, Gironde, et Bouches-du-Rhône).
• 2 mai : permis de conduire modernisé avec délais et coûts réduits. Il est doté d'une bande MRZ pour mieux lutter contre la fraude, sa validité est désormais de 15 ans pour les catégories A et B et de 5 ans pour les catégories C, D et E.
•13 avril : suppression du bridage de la puissance des motocyclettes neuves et autorisation du débridage des motos (neuves ou usagers) équipées d'un système de freinage anti-blocage de roues (ABS) (suite à la transposition en droit français de la directive européenne n° 168/2013).
• 31 mai : obligation pour les 18 ans et + de détenir le permis A2 depuis au moins 2 ans et suivre une formation de 7 h pour obtenir le permis A (moto de puissance supérieure à 35 kW).
• 20 novembre :

– port obligatoire de gants de motocyclisme certifiés CE pour tous les usagers de 2RM ;
– immobilisation du véhicule et placement en fourrière par les forces de l'ordre en cas d'un grand excès de vitesse (mesure administrative de 7 jours maximum).

La loi de modernisation de la justice du XXIe siècle, chapitre V, instaure un délit spécifique pour conduite avec un faux permis de conduire : peine de prison (allant à 5 ans) et amende de 75 000 € + confiscation du véhicule.
• 16 décembre : le double dépistage salivaire est autorisé pour simplifier le contrôle de la conduite après usage de stupéfiants.
• 31 décembre : extension des infractions constatables sans interception (radars ou vidéo verbalisation) à savoir :

– défaut du port de la ceinture de sécurité,
– usage du téléphone portable tenu en main,
– utilisation des bandes d'arrêt d'urgence (pour arrêt, stationnement ou circulation),
– chevauchement et franchissement des lignes continues,
– non-respect des règles de dépassement et du « sas-vélos »,
– défaut de port du casque à deux-roues motorisé.

2017

• 1er janvier :

– arrêté : interdisant les vitres sur-teintées à plus de 30 % à l'avant des voitures.
– arrêté : obligation pour les chefs d'entreprise de signaler le conducteur ayant commis une infraction avec un véhicule de la société, sous peine d'amende.

• 23 janvier : installation du CNSR pour la période 2017-2020.
• 28 mars : décret (articles 495-25 et 706-111-1 du code de procédure pénale) autorisant la consultation du fichier des véhicules assurés, lors du contrôle automatisé de la vitesse.
• 1er juillet : taille des plaques d'immatriculation des 2-3RM et quadricycle à moteur : 210 mm de large X 130 mm de haut.
• 3 novembre : décret portant diverses mesures :

– expérimentation de lecture automatisée des plaques d'immatriculation pour lutter contre le défaut d'assurance,
– autorisation des préfets départementaux d'interdire la conduite pour négligence ou refus du contrôle médical d'attitude à la conduite, dans le délai prescrit. Coopération renforcée entre forces de l'ordre et police municipale contre l'alcool au volant.

• 21 décembre : décret renforçant le contrôle technique et des émissions du pot d'échappement des voitures a/c de 2019.

2018

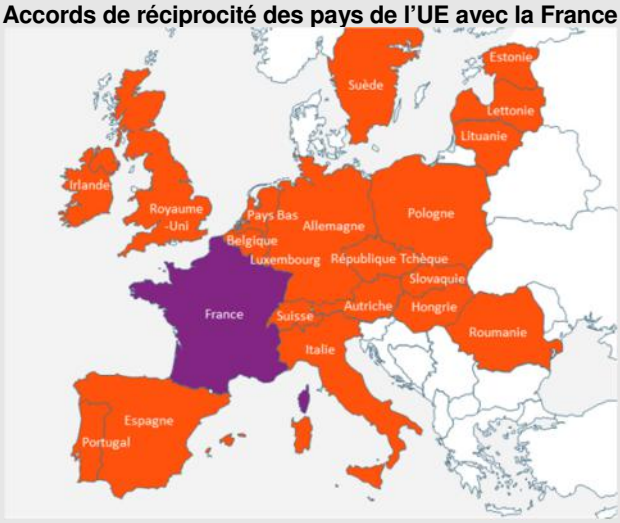
• **9 janvier : réunion du CISR**
• 1er juillet : limitation à 80 km/h des routes bidirectionnelles hors agglomération (90 km/h pour les créneaux de dépassement).
• 24 juillet : décret luttant contre le défaut d'assurance de responsabilité civile automobile.
• 17 septembre : décret à la suite du CISR portant notamment sur :

– sanction renforcée pour prise d'un sens interdit ou contre sens sans interception, y compris par vidéo-verbalisation,
– habilitation du préfet de département pour restreindre le droit de conduire à l'encontre d'un conducteur ayant commis une infraction liée à la conduite sous alcool pour la conduite de véhicules équipés d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique,
– peine complémentaire d'interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique lors de contravention de conduite sous l'influence de l'alcool,
– définition de la communication des informations relatives aux employés (catégorie et validité du permis de conduire) pour les entreprises de transport public routier de voyageurs ou de marchandises,
– instauration d'une sanction pour le transport d'occupants en surnombre dans un véhicule,
– augmentation de 4 à 6 points retirés en cas de non-respect des règles de priorité de passage accordées aux piétons.

Les échanges transfrontaliers

Les infractions routières relevées par radar sont envoyées au contrevenant dans son pays, de façon réciproque entre les pays.

Accords de réciprocité des pays de l'UE avec la France

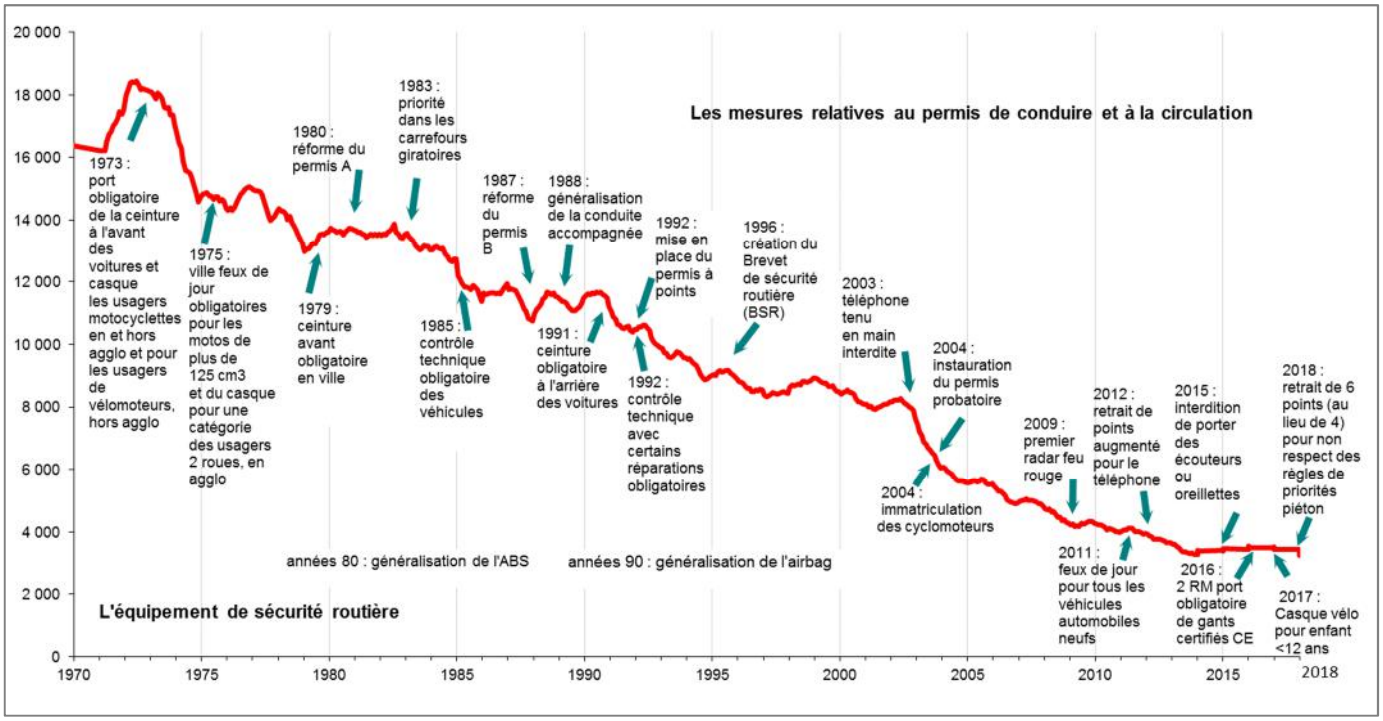


Depuis le 24 juin 2019, date de mise en place de la réciprocité avec la Suède et la République d'Irlande,19 pays de l'Union Européenne (UE) sont désormais nos partenaires, quatre ans après la transcription de la directive européenne dans la loi d'*août 2015* « *transition énergétique et la croissance verte* » *:* Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Estonie, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Royaume-Uni, Roumanie, Slovaquie.

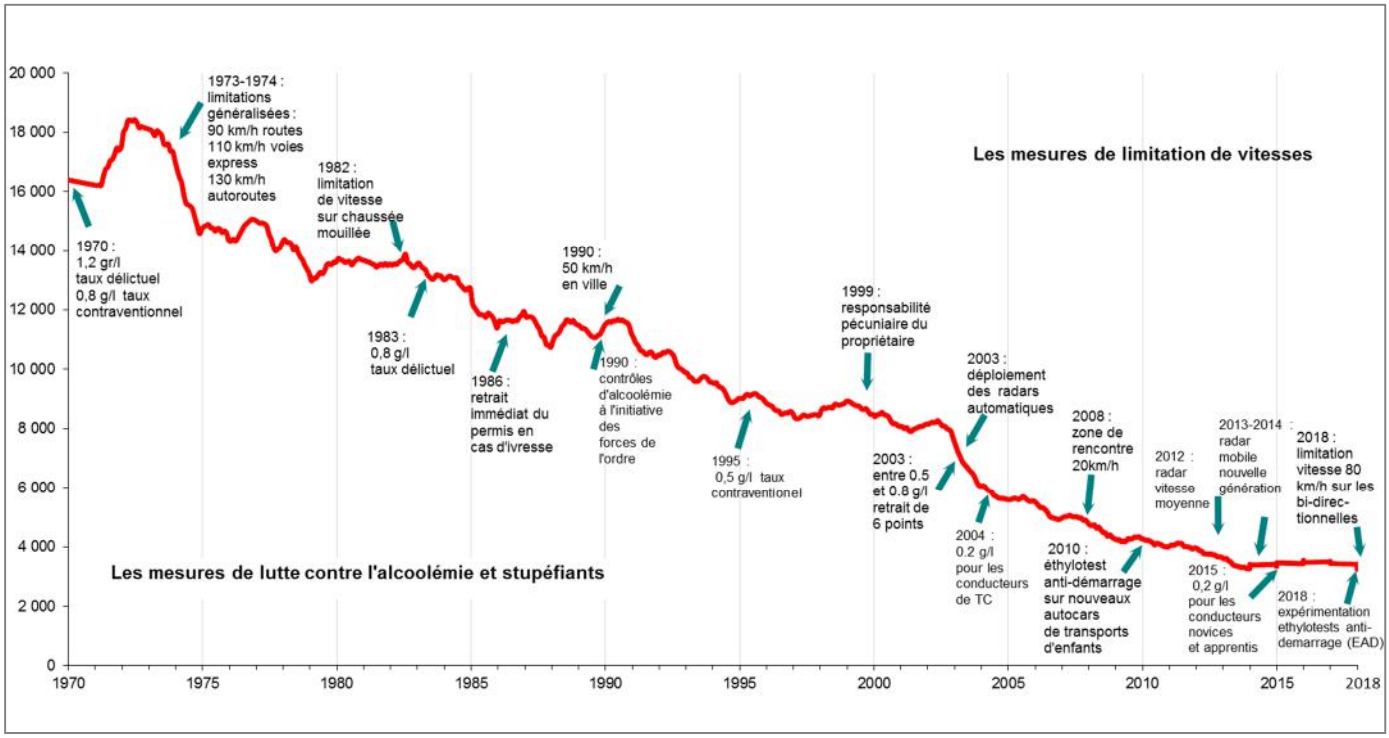
Un accord bilatéral a été conclu avec la Suisse.

Cette avancée assure l'égalité de traitement entre conducteurs français et étrangers. En période estivale, le taux pour infraction s'élève à 50 % pour les véhicules immatriculés à l'étranger pour une représentation de 5 % à 6 % du trafic.

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 – 2018 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2018 (moyenne glissante sur 12 mois)



Le barème des retraits de points

Principales infractions entraînant un retrait de points

Infractions génératrices de retraits de points	Points retirés par infraction
Excès de vitesse inférieur à 20 km/h par véhicule à moteur (en ou hors agglomération)	1
Excès de vitesse de 20 à 30 km/h par véhicule à moteur	2
Conduite d'un véhicule à moteur sans port de la ceinture de sécurité	3
Excès de vitesse de 30 à 40 km/h par véhicule à moteur	3
Usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur	3
Conduite d'un véhicule avec port à l'oreille d'un dispositif susceptible d'émettre du son	3
Excès de vitesse de 40 à 50 km/h par véhicule à moteur	4
Inobservation par le conducteur de véhicule de l'arrêt absolu imposé par le panneau stop	4
Inobservation par le conducteur de véhicule de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant	4
Refus de priorité à un piéton montrant clairement son intention de traverser une chaussée (depuis 09/2018)	6
Conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants	6
Conduite d'un véhicule sous empire d'un état alcoolique caractérisé (contravention ou délit)	6
Excès de vitesse d'au moins 50 km/h par véh. à moteur	6
Conduite avec un permis probatoire ou pour un conducteur de bus, et un taux d'alcool pur supérieur ou égal à 0,20 g/l de sang ou 0,10 mg/l d'air expiré	6

Récupération de points

Cas	Type de récupération de points	Nombre de points récupérés	Délai à partir de la date de la réalité de l'infraction
1	Après commission d'une infraction entraînant le retrait de 1 point et sans nouvelle infraction pendant le délai	1 point	6 mois
2	Après commission d'une infraction entraînant le retrait de 1 point, si une nouvelle infraction est commise pendant le délai de 6 mois, puis sans nouvelle infraction pendant le délai allongé	1 point	2 ans
3	Après commission d'une infraction à l'exception des délits routiers et des contraventions de 4ème ou de 5ème classe, et sans nouvelle infraction pendant le délai	2 à 3 points suivant l'infraction initialement commise	2 ans
4	Après commission d'une infraction pour des délits routiers ou des contraventions de 4ème ou de 5ème classe, et sans nouvelle infraction pendant le délai	2 à 6 points suivant l'infraction initialement commise	3 ans
5	En cas de commission de nouvelle(s) infraction(s) au cours des délais des cas 2 à 4 ci-dessus énumérés	Récupération des points initialement perdus de la 1ère infraction au terme de :	10 ans

Autre moyen de récupération de points	Points récupérés	Fréquence
Stage de sensibilisation à la sécurité	jusqu'à 4 pts	1 fois par an

Autres usages du stage de sensibilisation à la sécurité routière :
alternative à la poursuite dont la composition pénale
en peine principale ou complémentaire

Principes généraux

La validité du permis de conduire repose sur un système de points qui peuvent être perdus ou récupérés. Le capital maximum est de **12 points**.

Au moment de l'obtention du permis de conduire, le conducteur dispose d'un capital de 6 points. La durée probatoire est de 3 ans en général, y compris après apprentissage avec conduite supervisée, mais de 2 ans si le permis est obtenu après apprentissage anticipé de la conduite (AAC, ou conduite accompagnée). Si le conducteur ne commet pas d'infraction, son capital de points est augmenté de 2 points à la fin des 1ère, 2e et 3e années de permis dans le cas général, et de 3 points à la fin des 1ère et 2e années de permis pour l'AAC.

Tous les permis sont concernés par le permis à points. Aucun point ne peut être retiré en cas d'infraction commise par un cyclomotoriste, un cycliste ou un piéton. En revanche, un retrait de points vaut pour l'ensemble des véhicules dont la conduite est autorisée par le permis du titulaire.

Retrait de points

Une infraction au code de la route peut entraîner un retrait de points (art. L223-1 du code de la route) dont l'importance varie selon la gravité de la faute. Ce retrait est une mesure administrative indépendante d'une sanction pécuniaire (amende). Le nombre de points retirés par infraction commise varie de 1 à 6 points. En cas de commission simultanée d'infractions, le maximum des points retirés est de **8 points**.

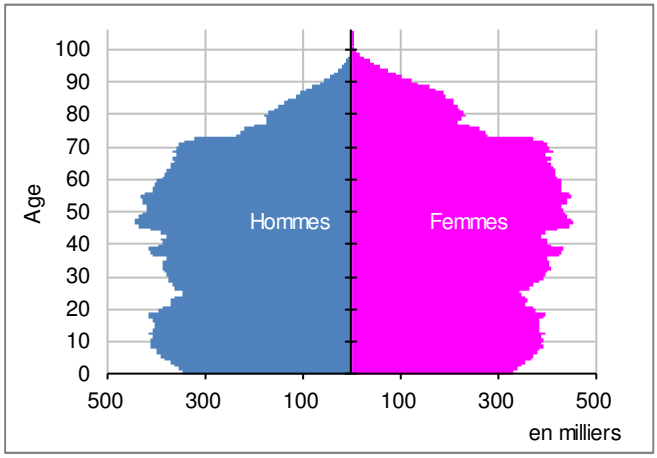
Les points sont retirés automatiquement lorsque la **réalité de l'infraction** a été établie, c'est-à-dire quand la sanction est définitive, le plus souvent après le paiement de l'amende ou la condamnation pénale définitive, et non pas au moment de la **constatation** de l'infraction par les forces de l'ordre. Si le conducteur perd tous ses points, il doit alors restituer son permis de conduire à la préfecture. Il ne pourra repasser le permis qu'à l'issue d'un délai de 6 mois.

Récupération de points

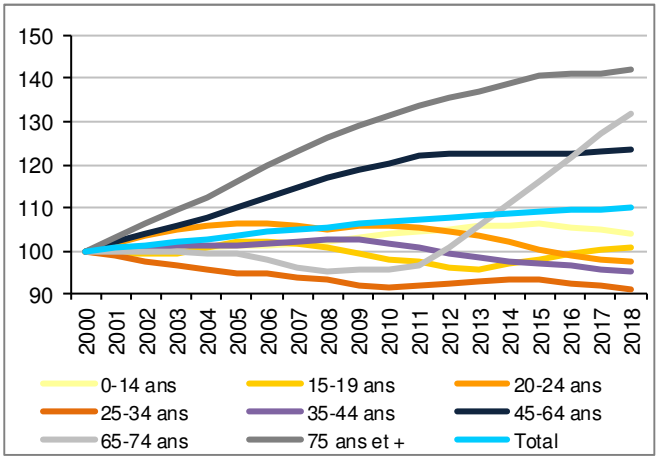
En cas d'infraction conduisant au retrait d'1 point, ce point est récupéré au bout de 6 mois si aucune nouvelle infraction n'intervient entre temps. En cas de retrait de plusieurs points, les 12 points sont rétablis au bout de 2 ans sans infraction, 3 ans pour les contraventions de 4e ou 5e classe et les délits. Le délai pour le rétablissement de points court à partir de la date d'établissement de la réalité de l'infraction, c'est-à-dire lorsque la sanction est définitive. Les stages volontaires de 2 jours de sensibilisation à la sécurité routière permettent de récupérer jusqu'à 4 points, à condition que le permis n'ait pas perdu sa validité. Un seul stage volontaire est possible par an, mais il peut venir en sus des stages de sensibilisation prescrits en cas de jugement, qui ne permettent pas la récupération de points.

La démographie

Pyramide des âges au 1er janvier 2019
France métropolitaine



Evolution de la population par classe d'âge
(Base 100 – année 2000)



Source : Insee, Estimations de population, résultats provisoires, janvier 2019.

Population par âge et sexe (millions d'hab.)

	France métropolitaine						Départements d'outre-mer						Autres outre-mer**			
	Hommes			Femmes			Hommes			Femmes			Hommes		Femmes	
	2000	2010	2018 p	2000	2010	2018 p	2000*	2010*	2018 p	2000*	2010*	2018 p	2010	2018	2010	2018
0-4 ans	1.85	1.97	1.85	1.76	1.89	1.77	0.075	0.075	0.087	0.071	0.072	0.085	0.023	0.022	0.021	0.021
5-9 ans	1.87	1.99	2.03	1.78	1.90	1.94	0.077	0.079	0.091	0.074	0.076	0.090	0.026	0.025	0.025	0.023
10-14 ans	1.98	1.95	2.03	1.89	1.85	1.94	0.075	0.078	0.095	0.074	0.074	0.092	0.027	0.025	0.025	0.024
15-17 ans	1.18	1.16	1.24	1.13	1.11	1.18	0.041	0.046	0.055	0.042	0.045	0.055	0.016	0.015	0.015	0.014
18-19 ans	0.82	0.81	0.79	0.79	0.78	0.75	0.025	0.029	0.032	0.026	0.029	0.031	0.011	0.010	0.010	0.010
20-24 ans	1.86	1.97	1.82	1.84	1.94	1.78	0.055	0.058	0.059	0.056	0.061	0.062	0.023	0.022	0.022	0.021
25-29 ans	2.09	1.93	1.86	2.09	1.98	1.89	0.059	0.050	0.056	0.065	0.060	0.067	0.022	0.023	0.021	0.024
30-34 ans	2.12	1.89	1.91	2.14	1.92	2.01	0.066	0.050	0.055	0.074	0.062	0.070	0.022	0.023	0.022	0.024
35-39 ans	2.15	2.18	2.01	2.19	2.20	2.09	0.067	0.060	0.058	0.073	0.073	0.072	0.023	0.022	0.023	0.023
40-44 ans	2.09	2.16	2.02	2.15	2.20	2.05	0.056	0.067	0.062	0.060	0.078	0.075	0.022	0.023	0.022	0.023
45-49 ans	2.09	2.15	2.18	2.13	2.22	2.22	0.048	0.067	0.070	0.051	0.074	0.079	0.019	0.022	0.018	0.022
50-54 ans	1.98	2.04	2.14	1.99	2.14	2.21	0.039	0.056	0.072	0.041	0.060	0.080	0.016	0.020	0.015	0.019
55-59 ans	1.36	2.00	2.02	1.39	2.11	2.15	0.031	0.047	0.064	0.033	0.052	0.070	0.012	0.016	0.012	0.015
60-64 ans	1.30	1.84	1.89	1.41	1.95	2.07	0.026	0.037	0.054	0.029	0.041	0.059	0.010	0.013	0.009	0.012
65-69 ans	1.25	1.21	1.83	1.48	1.34	2.04	0.021	0.028	0.042	0.024	0.032	0.048	0.007	0.010	0.007	0.009
70-74 ans	1.06	1.09	1.38	1.39	1.33	1.60	0.016	0.022	0.030	0.021	0.027	0.035	0.005	0.007	0.005	0.007
75-79 ans	0.84	0.94	0.93	1.27	1.32	1.17	0.012	0.015	0.021	0.017	0.021	0.027	0.003	0.004	0.004	0.005
80-84 ans	0.31	0.65	0.73	0.56	1.10	1.09	0.006	0.010	0.014	0.010	0.015	0.021	0.002	0.002	0.002	0.003
85-89 ans	0.25	0.36	0.45	0.59	0.78	0.85	0.003	0.005	0.007	0.006	0.010	0.012	0.001	0.001	0.001	0.002
90-94 ans	0.08	0.07	0.17	0.26	0.21	0.44	0.001	0.002	0.003	0.003	0.004	0.006	0.000	0.000	0.000	0.001
95 ans et +	0.02	0.03	0.04	0.07	0.11	0.14	0.000	0.001	0.001	0.001	0.002	0.003	0.000	0.000	0.000	0.000
Total	28.57	30.40	31.33	30.29	32.37	33.40	0.799	0.882	1.027	0.851	0.966	1.138	0.290	0.306	0.281	0.301

Sources : INSEE, Estimations de population, résultats provisoires, janvier 2019 (p : résultats provisoires, * : hors Mayotte), ** : Insee Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon (2010, 2015), ISEE Nouvelle-Calédonie (2009, 2014), ISPF-Polynésie française (2007, 2017), STSEE-Wallis-et-Futuna (2008, 2018)

Evolution de la population de la France métropolitaine de 1950 à 2050

Année	Population au 1er janvier (en milliers)	Proportion (%) des				
		0-19 ans	20-59 ans	60-64 ans	65 ans ou +	75 ans ou +
1950	41 647	30,1	53,6	4,9	11,4	3,8
1990	56 577	27,8	53,2	5,1	13,9	6,8
2000	58 858	25,6	53,8	4,6	16,0	7,2
2005	60 963	25,0	54,1	4,4	16,5	8,1
2010	62 765	24,5	52,6	6,0	16,8	8,9
2015	64 344	24,3	50,8	6,2	18,6	9,3
2020	*65 962*	*23,9*	*49,6*	*6,0*	*20,4*	*9,4*
2025	*67 285*	*23,5*	*48,4*	*6,1*	*21,9*	*10,9*
2030	*68 532*	*23,0*	*47,5*	*6,0*	*23,5*	*12,3*
2035	*69 705*	*22,6*	*46,7*	*5,9*	*24,7*	*13,6*
2040	*70 734*	*22,4*	*46,6*	*5,3*	*25,7*	*14,7*
2045	*71 572*	*22,3*	*46,2*	*5,6*	*25,9*	*15,4*
2050	*72 275*	*22,3*	*45,9*	*5,6*	*26,2*	*16,0*

Sources : INSEE, Projections de population 2007-2060, scénario central et estimations de population, résultats provisoires, janvier 2019.

La mobilité et les déplacements

Les enquêtes ménages-déplacements

Ces enquêtes locales sont financées par les collectivités avec le concours de l'État. Réalisées au téléphone ou en face-à-face sur des zones majoritairement urbaines, elles recueillent tous les déplacements d'un échantillon de résidents un jour moyen de semaine.

Les chiffres ci-après sont issus de la base unifiée 2019, regroupant la quasi-totalité des enquêtes menées depuis 2009.

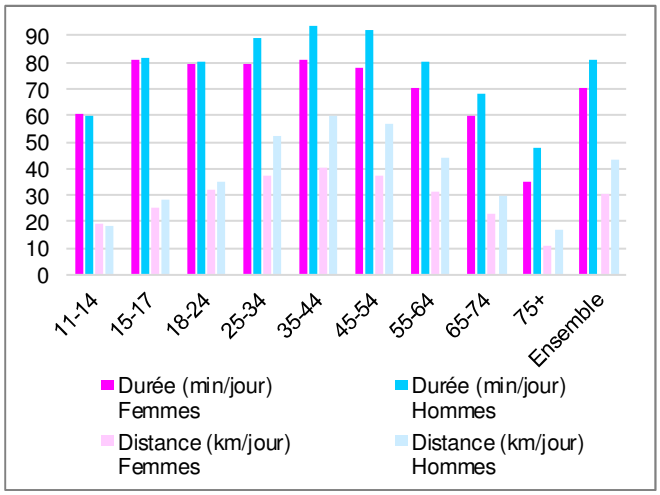
Cette base ne peut en aucun cas prétendre à une quelconque représentativité de la mobilité urbaine en France mais elle regroupe une diversité importante des territoires parmi les plus denses.

Distances parcourues et durées quotidiennes de déplacement selon le mode et le lieu de résidence (population de 11 ans et plus)

Mode principal	Durée moyenne (min/jour)		Distance moyenne (km/jour)	
	Ile-de-France	hors Ile-de-France	Ile-de-France	hors Ile-de-France
Marche	18 (19%)	13 (17%)	1 (4%)	1 (2%)
Vélo	1 (1%)	1 (2%)	0 (1%)	0 (1%)
2RM	1 (1%)	1 (1%)	1 (2%)	0 (1%)
Véhicule particulier	33 (34%)	46 (61%)	15 (47%)	28 (77%)
VUL/PL	2 (2%)	2 (2%)	1 (3%)	1 (3%)
TC	40 (42%)	13 (17%)	14 (43%)	6 (15%)
Autre	0 (0%)	1 (1%)	1 (2%)	1 (1%)
Ensemble	96 (100%)	75 (100%)	32 (100%)	36 (100%)

Source : Base unifiée 2019 des enquêtes ménages-déplacements, Cerema (chiffres redressés).

Distances parcourues et durées quotidiennes de déplacement selon l'âge et le sexe



Source : Base unifiée 2019 des enquêtes ménages-déplacements, Cerema (chiffres redressés en région, hors Ile-de-France).

Marche

De manière accentuée en Ile-de-France, la pratique de la marche varie selon l'âge. Forte pendant l'enfance (25 min/jour en Ile-de-France pour les 11-17 ans, 14 min/jour en région), elle décroît pendant la vie active (16 min/jour en Ile-de-France pour les 18-64 ans, 12 min/jour en région) pour remonter à la retraite (24 min/jour en Ile-de-France pour les plus de 65 ans, 17 min/jour en région)[1].

Les femmes marchent légèrement plus que les hommes. Leur temps de transport quotidien étant plus faible, la marche représente pour elles une part d'autant plus importante du temps passé en déplacement.

Vélo

A l'inverse, le vélo est plus utilisé par les hommes, et ce, dès l'âge des premiers déplacements en autonomie. Quand les garçons de 11 à 14 ans pédalent en moyenne pendant 4 à 5 % de leur temps de déplacement, les filles du même âge ne passent que 1 % de ce même temps à vélo.

Les enfants de 11-14 ans passent proportionnellement le plus de temps en selle ; cela est toutefois, de moins en moins vrai, à l'image du nombre de cyclistes de moins de 18 ans qui a été divisé par 4 entre 1987 et 2016 dans la Métropole européenne de Lille[2].

Rollers, skate, trottinette

À l'échelle de la population prise en compte (11 ans et plus ; enquêtes réalisées entre 2009 et 2018), l'utilisation de rollers, skate ou trottinette comme mode de déplacement principal ou en rabattement relève encore d'une pratique marginale ; elle concerne principalement les enfants de 11 à 14 ans.

En Ile-de-France comme en région, les usagers de plus de 11 ans ayant déclaré un trajet en rollers, skate ou trottinette passent un peu plus d'1h30 en déplacement, dont 30 minutes environ sur ce type d'engins de déplacement personnel (EDP). Les EDP ne se substituent pas à la marche dans la mesure où la part relative des déplacements à pied (18 %) ne varie pas significativement pour les usagers de rollers, skate, trottinette : ils augmentent donc d'autant la mobilité active. L'arrivée massive de trottinettes électriques en libre-service mi-2018 est susceptible de changer la donne dans les grandes métropoles, en particulier Paris et Lyon.

Deux-roues motorisés

Essentiellement masculin, l'usage des 2RM diffère selon les territoires. En région, il représente 5 % des distances parcourues par les adolescents de 15-17 ans. En Ile-de-France, il représente 4 % des distances parcourues par les hommes actifs de 25 à 64 ans.

[1] Ces analyses ne prennent pas en compte le temps de rabattement / diffusion à pied, vers ou depuis un axe de transport en commun.
[2] Richer, C., Rabaud, M., *Mobilités actives au centre, voiture en périphérie : un modèle de mobilité inéluctable pour la métropole de Lille ?*

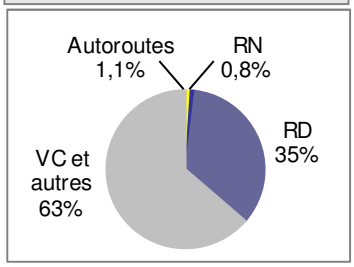
Le réseau routier

Réseau routier en kilomètres (France métropolitaine)

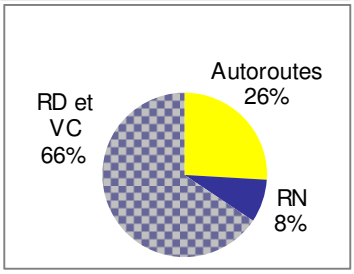
Longueur de réseau (km) au 01/01/2018	
Autoroutes concédées	9 040
Autoroutes non concédées	2 578
Routes nationales	9 620
Réseau routier national (total concédé et non concédé)	**21 238**
Routes départementales et territoriales (Corse)	**375 362**
Voies communales	**695 051**
Ensemble	**1 091 651**

Source : SDES, CCTN août 2019.

Linéaire



Circulation

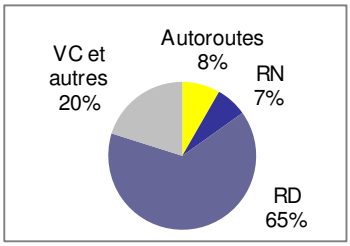


Accidents selon la catégorie de la route (France métropolitaine)

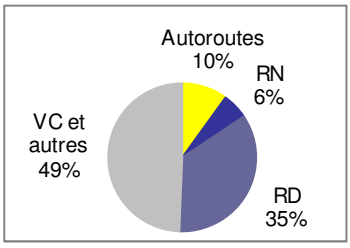
2018	Accidents corporels	Tués	Blessés	dont Hospitalisés
AUTOROUTES				
Autoroutes	5 555	269	7 854	1 390
Total	**5 555**	**269**	**7 854**	**1 390**
AGGLOMERATIONS hors Autoroutes				
Routes nationales	985	36	1 319	291
Routes départementales	8 891	436	10 720	3 637
Voies communales	24 597	445	28 970	6 313
Autres voies	1 258	46	1 431	444
Total	**35 731**	**963**	**42 440**	**10 685**
HORS AGGLOMERATIONS hors Autoroutes				
Routes nationales	2 191	186	3 093	903
Routes départementales	10 598	1 667	14 430	7 350
Voies communales	1 448	147	1 786	769
Autres voies	243	16	284	141
Total	**14 480**	**2 016**	**19 593**	**9 163**
ENSEMBLE DES RESEAUX				
Autoroutes	5 555	269	7 854	1 390
Routes nationales	3 176	222	4 412	1 194
Routes départementales	19 489	2 103	25 150	10 987
Voies communales	26 045	592	30 756	7 082
Autres voies	1 501	62	1 715	585
Ensemble des réseaux	**55 766**	**3 248**	**69 887**	**21 238**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels.

Mortalité routière



Accidents corporels



Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France), en milliers de véhicules

	1990	1995	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Voitures particulières	23 280	25 000	27 770	30 000	31 175	31 725	31 900	32 170	32 520	32 688
dont essence	19 760	18 378	18 150	16 031	13 364	11 985	12 032	12 269	12 665	13 146
dont diesel	3 520	6 622	9 621	13 969	17 812	19 741	19 868	19 900	19 855	19 542
Véhicules utilitaires légers	4 223	4 555	5 055	5 530	5 810	5 970	6 020	6 081	6 152	6 178
dont essence	2 279	1 560	1 299	997	631	352	312	278	265	262
dont diesel	1 944	2 995	3 756	4 534	5 179	5 619	5 707	5 802	5 886	5 916
Véhicules lourds	603	611	627	639	640	643	643	637	640	648
dont poids lourds	535	532	547	556	551	551	550	544	547	554
dont bus et cars	68	79	80	83	88	92	93	93	94	94
Total véhicules usuels	**28 106**	**30 166**	**33 452**	**36 169**	**37 625**	**38 338**	**38 563**	**38 888**	**39 312**	**39 514**

Source : SDES d'après CCFA, SDES.

Évolution annuelle de la circulation routière en métropole

	Parcours totaux (milliards de veh.km)	Evolution annuelle de la circulation totale, en %					Evolution annuelle du parcours moyen des véhicules immatriculés en France, en %				
	2018	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
Véhicules légers	**574,2**	**+ 0,9**	**+ 2,3**	**+ 2,5**	**+ 1,0**	**+ 0,0**					
Voitures particulières (1)	**458,5**	**+ 1,0**	**+ 2,4**	**+ 2,8**	**+ 0,5**	**+ 0,1**	**+ 0,4**	**+ 1,9**	**+ 2,1**	**- 0,6**	**+ 0,0**
dont essence	135,8	+ 1,0	+ 1,9	+ 3,4	+ 6,0	**+ 4,1**	+ 1,5	+ 1,5	+ 2,0	+ 3,4	+ 0,0
dont diesel	322,7	+ 1,0	+ 2,6	+ 2,6	- 1,5	**- 1,5**	- 0,3	+ 2,0	+ 2,5	- 1,4	+ 0,0
dont véhicules légers étrangers	*29,7*	*+ 5,0*	*+ 2,0*	*+ 0,0*	*+ 1,0*	**+ 2,3**	-	-	-	-	-
Motocycles	**13,9**	**- 0,0**	**+ 0,0**	**- 0,0**	**+ 0,0**	**+ 0,0**	-	-	-	-	-
Véhicules utilitaires légers (1)	**101,8**	**+ 0,6**	**+ 2,3**	**+ 1,4**	**+ 3,3**	**- 0,3**	**+ 0,0**	**+ 1,4**	**+ 0,4**	**+ 2,1**	**+ 0,0**
dont essence	2,1	- 9,9	- 9,8	- 9,2	- 2,8	**+ 2,1**	+ 1,5	+ 1,5	+ 2,0	+ 2,0	+ 0,0
dont diesel	99,6	+ 0,9	+ 2,6	+ 1,7	+ 3,5	**- 0,4**	- 0,5	+ 1,0	+ 0,0	+ 2,0	+ 0,0
Véhicules lourds	**32,1**	**- 1,1**	**- 0,6**	**+ 3,1**	**+ 2,5**	**+ 0,7**	**- 3,6**	**- 3,2**	**+ 4,0**	**+ 0,9**	**+ 0,0**
dont poids lourds	28,3	- 1,5	- 0,9	+ 3,2	+ 2,9	**+ 0,8**	- 4,4	- 3,9	+ 4,3	+ 1,2	+ 0,0
dont bus et cars	3,7	+ 1,7	+ 1,5	+ 2,3	- 0,4	**+ 0,0**	+ 0,7	+ 0,5	+ 2,3	- 0,2	+ 0,0
dont véhicules lourds étrangers	*10,7*	*+ 5,0*	*+ 5,0*	*+ 3,2*	*+ 4,7*	**+ 1,0**	-	-	-	-	-
Ensemble	**606,3**	**+ 0,8**	**+ 2,2**	**+ 2,5**	**+ 1,1**	**+ 0,0**	**+ 0,2**	**+ 1,6**	**+ 1,9**	**+ 0,0**	**+ 1,0**

Source : SDES, Bilan de la circulation
(1) Les véhicules utilitaires légers étrangers sont comptés avec les voitures particulières.

Circulation par réseau* en milliards de véhicules-kilomètres

	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2015	2016	2017	2018
Autoroutes et voies rapides, dont :	86,8	111,0	139,1	157,3	168,1	168,4	178,5	181,7	185,9	185,9
Autoroutes concédées	*42,5*	*54,0*	*65,8*	*77,3*	*84,1*	*83,7*	*89,7*	*92,6*	*94,4*	*95,0*
Autoroutes interurbaines				*21,1*	*23,4*	*23,7*	*25,3*	*26,0*	*25,9*	*25,7*
Autoroutes et voies rapides urbaines				*34,6*	*35,8*	*34,9*	*35,8*	*35,5*	*37,0*	*36,5*
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières				*22,2*	*24,8*	*26,0*	*27,6*	*27,7*	*28,6*	*28,2*
Autres routes nationales	18,9	20,2	22,1	23,4	23,3	22,7	22,4	21,9	22,9	22,4
Ensemble du Réseau national	**105,6**	**131,2**	**161,2**	**180,7**	**191,4**	**191,1**	**200,9**	**203,7**	**208,7**	**207,9**
Autres routes (1)	314,2	334,5	357,1	373,6	369,1	372,6	384,0	396,0	397,3	398,4
Ensemble des réseaux	**419,8**	**465,7**	**518,2**	**554,3**	**560,4**	**563,7**	**584,9**	**599,6**	**606,0**	**606,3**

Sources : SDES, bilan de la circulation, Cerema, Asfa.
(*) ventilation de la circulation en tenant compte du nouveau réseau routier national : le réseau transféré aux collectivités locales en 2006 est inclus dans les « autres routes » depuis 1990 (série homogène sur toute la période).
(1) routes départementales et réseau local, calcul par solde.

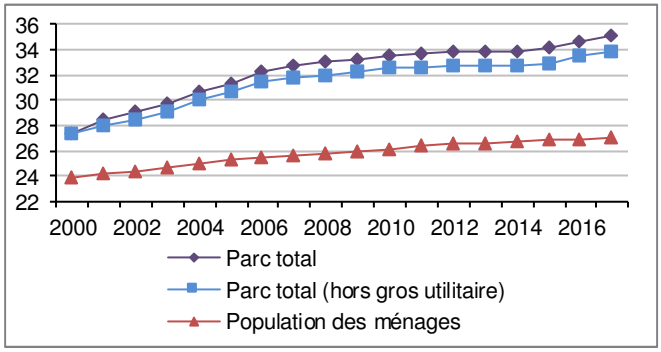
Évolution de la circulation routière par catégorie de réseau* (en %)

	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2005-2010	2010-2012	2012-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Autoroutes et voies rapides, dont :	+ 28,0	+ 25,3	+ 13,1	+ 6,9	+ 0,2	+ 6,0	+ 1,8	+ 2,3	+ 0,0
Autoroutes concédées	*+ 27,2*	*+ 21,9*	*+ 17,4*	*+ 8,8*	*- 0,5*	*+ 7,2*	*+ 3,2*	*+ 1,9*	*+ 0,7*
Autoroutes interurbaines				*+ 10,4*	*+ 1,4*	*+ 6,8*	*+ 2,6*	*- 0,2*	*- 0,8*
Autoroutes et voies rapides urbaines				*+ 3,5*	*- 2,5*	*+ 2,6*	*- 0,9*	*+ 4,1*	*- 1,3*
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières				*+ 11,5*	*+ 4,9*	*+ 6,3*	*+ 0,1*	*+ 3,3*	*- 1,3*
Autres routes nationales	+ 7,2	+ 9,6	+ 5,9	- 0,7	- 2,3	- 1,4	- 2,2	+ 4,2	- 2,0
Ensemble du Réseau national	**+ 24,3**	**+ 22,8**	**+ 12,1**	**+ 5,9**	**- 0,1**	**+ 5,1**	**+ 1,4**	**+ 2,5**	**- 0,4**
Autres routes (1)	+ 6,5	+ 6,8	+ 4,6	- 1,2	+ 1,0	+ 3,1	+ 3,1	+ 0,3	+ 0,3
Ensemble des réseaux	**+ 10,9**	**+ 11,3**	**+ 7,0**	**+ 1,1**	**+ 0,6**	**+ 3,8**	**+ 2,5**	**+ 1,1**	**+ 0,0**

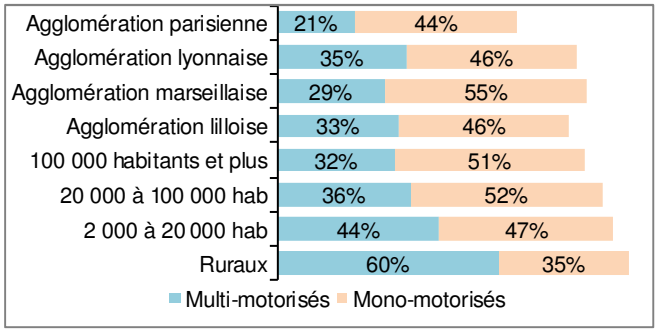
Sources : SDES, bilan de la circulation, Cerema, Asfa.
(*) ventilation de la circulation en tenant compte du nouveau réseau routier national : le réseau transféré aux collectivités locales en 2006 est inclus dans les « autres routes » depuis 1990 (série homogène sur toute la période).
(1) routes départementales et réseau local, calcul par solde.

Le parc automobile des ménages

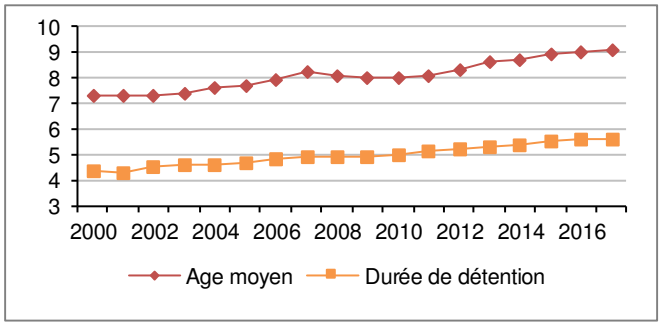
Evolution de la taille du parc automobile des ménages (millions de véhicules)



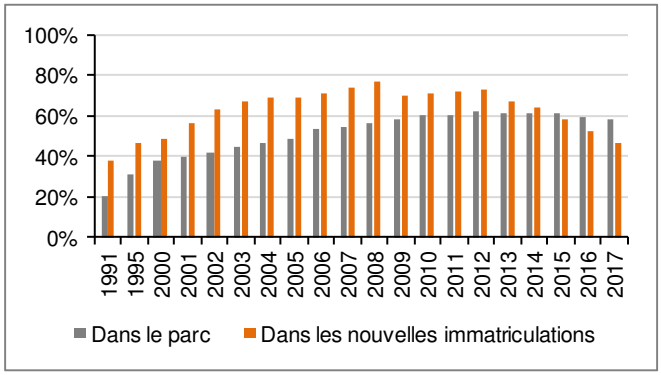
Taux de motorisation des ménages selon l'urbanisation (en %)



Evolution de l'âge moyen du parc automobile des ménages et de la durée de détention (en années)



Poids des véhicules diesel (parc versus nouvelles immatriculations)



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2018.

Parc Auto est l'étude annuelle de référence depuis plus de 30 ans sur le parc automobile des ménages français. Kantar TNS a ainsi réalisé, entre mars et avril 2018, deux questionnaires (« Votre foyer et l'automobile » et « Vous et l'automobile ») auprès de 10 000 foyers représentatifs de la population française.

Taux de motorisation et taille du parc des véhicules

Le parc automobile à la disposition des ménages est estimé au 1er janvier 2018 à 35,14 millions de véhicules. La reprise qui se dessine s'explique par une hausse de la population et du taux de multi-motorisation (proportion des foyers ayant au moins deux voitures).

Le taux de motorisation, estimé à 85 % reste à la hausse (+ 0,6 point) après une baisse observée depuis 2010. La motorisation atteint son maximum aux âges où l'on est susceptible d'avoir des enfants (entre 35 et 44 ans) et parmi les ménages les plus aisés.

Le taux de motorisation augmente à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains et poursuit sa progression en 2017 au sein des grandes agglomérations. Plus l'agglomération est petite, plus le taux de motorisation et de multi-motorisation est élevé. La multi-motorisation augmente depuis 10 ans.

L'intention de démotorisation dans les 2 ans s'est confirmé pour les foyers mono-motorisés (10 % contre 9 % en 2016) : les ménages ressentent de moins en moins le besoin d'être motorisés et citent des raisons liées aux coûts. 9% des ménages multi-motorisés expriment leur intention de ne conserver qu'un seul véhicule (contre 7 % en 2016).

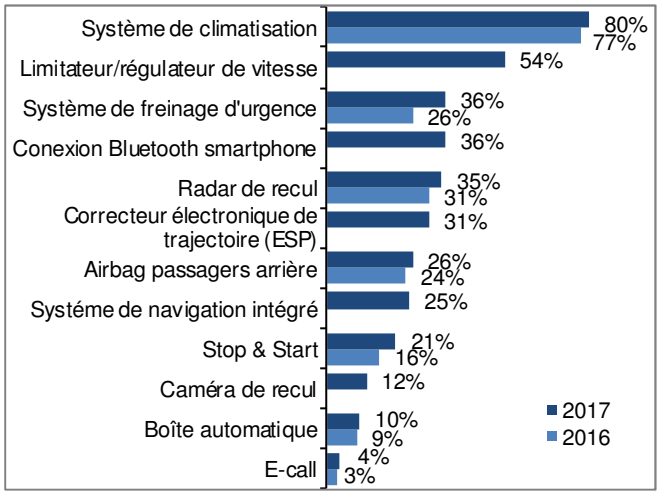
Caractéristiques des véhicules

Le vieillissement du parc se poursuit : l'âge moyen et la durée de détention du véhicule atteignent respectivement 9.1 ans et 5,6 ans en 2017. Les véhicules de plus de 10 ans représentent 33 % du parc.

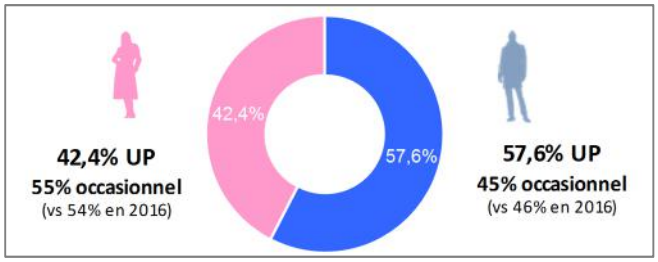
Le poids des véhicules neufs demeure stable. Cependant, les véhicules d'occasion (20,6 millions) représentent désormais 63 % du parc automobile. La part du diesel dans le parc (58 %) poursuit son déclin entamé depuis 2012. La proportion de véhicules hybrides reste à développer (autour de 4 % pour 2017).

Le poids des marques françaises s'inscrit dans une tendance à la baisse dans les nouvelles immatriculations (53 %) et dans le parc des ménages (- 2 points par rapport à 2014). Parmi les niveaux de gamme, le segment SUV (*Sport Utility Vehicle*) est le seul à augmenter depuis 6 ans.

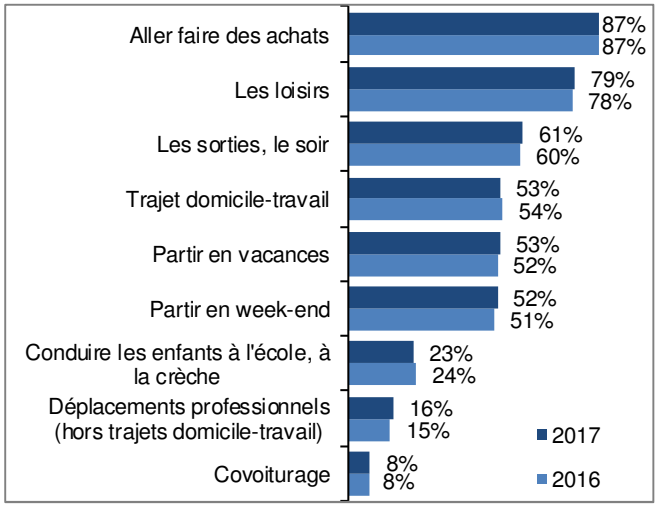
Niveau d'équipement du parc 2017



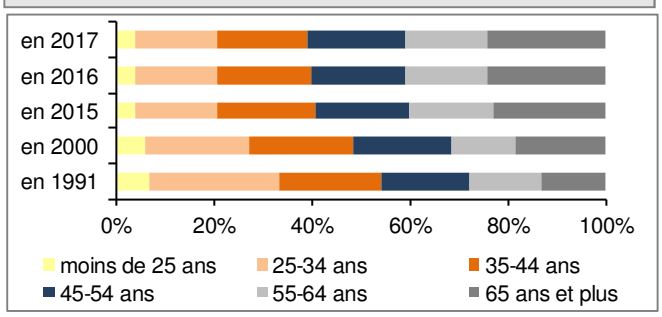
Utilisateurs principaux (UP) ou occasionnels selon le sexe en 2017



Motifs d'utilisation du véhicule



Répartition du parc selon l'âge de l'utilisateur principal



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2018.

Niveau d'équipement des véhicules

La majorité des véhicules du parc est équipée de la climatisation (80 % en 2017 contre 53 % en 2008). Le radar de recul et les systèmes de connectivité embarquée poursuivent leur hausse. La fonction eCall, obligatoire à partir du 1er avril 2018 pour les véhicules neufs, équipe déjà 4 % des véhicules du parc en 2017.

Comportements d'utilisation

La hausse du kilométrage annuel moyen, amorcée en 2014, se stabilise avec 11 950 km par véhicule (soit environ - 70 kilomètres en moyenne en 2017). Cette stabilité est en réalité le résultat de 2 tendances inverses : baisse du kilométrage pour le diesel (- 200 km) et reprise pour l'essence (+ 280 km).

La reprise du kilométrage parcouru annuellement par les véhicules de moins de 10 ans, amorcée en 2015, se confirme en 2017 ; en parallèle, on observe une hausse notable du kilométrage des véhicules de plus de 10 ans qui se rapproche des 10 000 km par an.

Profil des utilisateurs

La part des femmes utilisatrices principales de véhicules augmente légèrement chaque année depuis 2013 (42,4 % en 2017).

9 conducteurs occasionnels sur 10 sont des membres du foyer, proportion stable par rapport à l'année 2016. Ces utilisateurs occasionnels sont plus souvent des femmes (55 %) et des individus plus jeunes que les utilisateurs principaux (UP).

Près de 4 véhicules sur 10 sont utilisés par des conducteurs occasionnels. Près de la moitié réalise une part du kilométrage inférieure à 10 % du kilométrage total du véhicule : la voiture demeure un bien très « personnel » que l'on peine à partager.

L'utilisation quotidienne du véhicule augmente depuis 2 ans : 44 % des ménages utilisent leur véhicule tous les jours ; les achats (87 %, 94 % pour les femmes) devancent les trajets domicile-travail (53 %, 59 % pour les femmes).

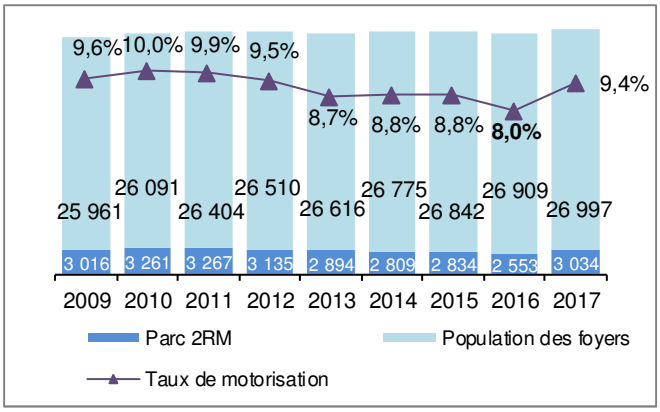
Pour les déplacements dits « pendulaires », la plupart des ménages effectuent un aller-retour quotidien (34 %). Il s'agit de déplacements de 35 km par trajet en moyenne, soit une durée de 37 minutes.

Les jeunes de 18 à 24 ans représentent 4 % des utilisateurs principaux (contre 10 % de la population). Avec le vieillissement de la population, les 65 ans et plus sont les plus représentés parmi les utilisateurs principaux (24 %). La proportion des détenteurs du permis de conduire se stabilise chez les jeunes de 18 à 21 ans et augmente chez les seniors de plus de 75 ans : + 1 point pour les 75 ans et plus. Elle est relativement constante pour les autres classes d'âge.

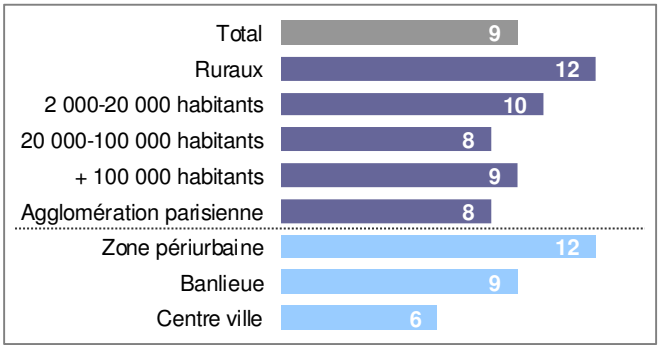
Le parc deux-roues motorisés des ménages

Après des années de stabilisation, la part des ménages équipés en 2RM est en légère hausse en 2017.

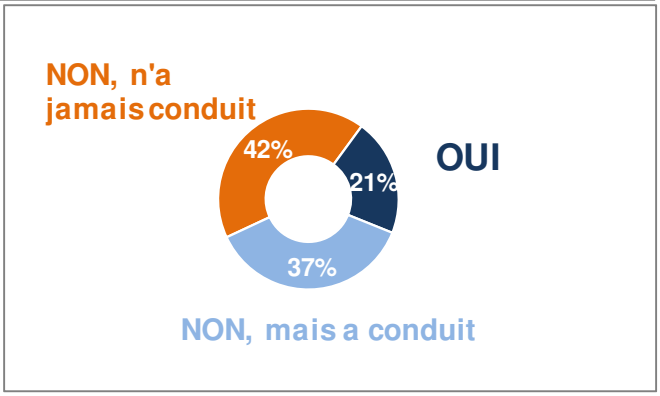
Parc 2RM, population des foyers et taux d'équipement (en % des ménages équipés)



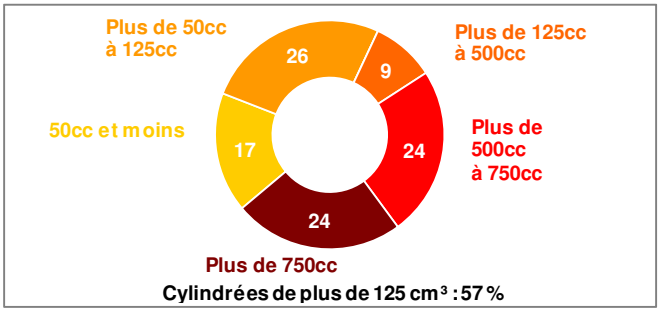
Taux d'équipement 2RM selon la région (en % des ménages équipés)



Détention du permis et conduite de 2RM



Répartition des cylindrées (en %)



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2018.

Publiée chaque année par KANTAR TNS, l'enquête « Parc Auto » comporte un volet consacré aux deux-roues motorisés (2RM). L'édition portant sur l'année 2017 a été réalisée de mars à avril 2018 sur un panel de 10 000 foyers représentatifs de la population française.

Parc et taux d'équipement en 2RM

Le parc des 2RM et le taux d'équipement des foyers augmentent en 2017. Le parc est estimé à près de 2,7 millions de véhicules, après une érosion progressive depuis 2010 (3,3 millions de véhicules). 9.4 % des ménages sont équipés d'au moins un deux-roues motorisé en 2017, contre 8 % en 2016.

L'équipement en 2RM est conditionné par les conditions climatiques ainsi que par la structure du réseau de transports en commun. La proportion des foyers équipés en 2RM varie donc selon la région et l'habitat. Elle est plus faible en région parisienne et dans le Nord (7 %), mais plus élevée dans les régions du Sud : 8 % dans le Sud-Est et jusqu'à 13 % dans le Sud-Ouest. Cette proportion augmente avec l'éloignement des grandes agglomérations, pour atteindre 12 % en milieu rural et dans les zones périurbaines.

Le taux d'équipement atteint son niveau maximal au sein des foyers les plus nombreux (un taux de 20 % dans les foyers composés de 4-5 personnes) et les plus favorisés (un taux de 14 % dans les foyers ayant un revenu annuel supérieur à 38 000 €).

Mixité du parc 2RM/Véhicule léger

Logiquement, la croissance du parc automobile combiné à la croissance du parc 2RM induit plus de mixité entre ces deux types de véhicules au sein d'un même foyer. **8,9 % des foyers possèdent à la fois au moins une voiture et un deux-roues motorisé. 0,5 % des foyers possèdent uniquement un deux-roues motorisé.**

Parmi les personnes ayant suivi la formation ou disposant du permis moto, près de la moitié (45 %) l'ont obtenu il y a plus de 20 ans et seuls 2 sur 10 conduisent actuellement ; plus d'un tiers (37 %) ont conduit par le passé et se sont arrêtés.

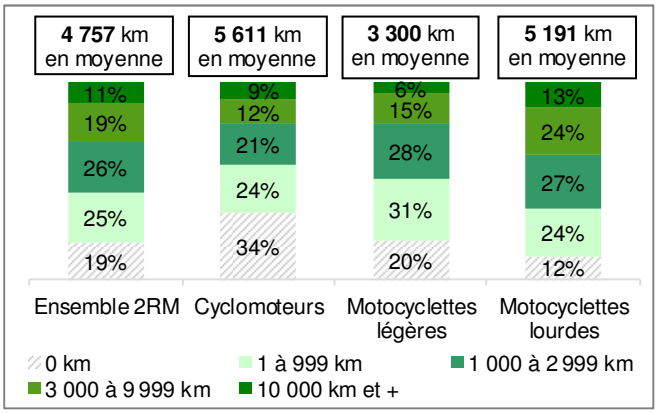
Caractéristiques du parc 2RM

Le parc de deux-roues motorisés est dominé par les motocyclettes (plus de 8 véhicules sur 10). Trois grandes catégories structurent le parc 2RM :

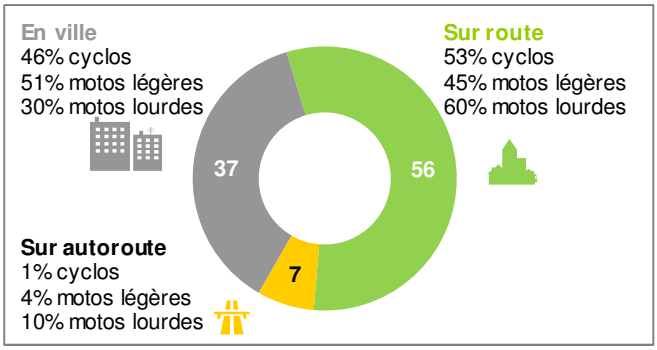
- Les cyclomoteurs (moins de 50 cm³) : 17 % (contre 18 % en 2016, 24,8 % en 2010),
- Les motocyclettes légères (50 à 125 cm³) : 26 %,
- Les motocyclettes lourdes (plus de 125 cm³) : 56 % (contre 48 % en 2010).

L'âge moyen du parc 2RM est relativement stable et se situe à 11,3 ans en 2017. Avec un renouvellement du parc des cyclomoteurs, la durée de détention moyenne poursuit une tendance à la hausse pour atteindre 6 ans en 2017.

Kilométrage annuel moyen parcouru en 2017 (en km)

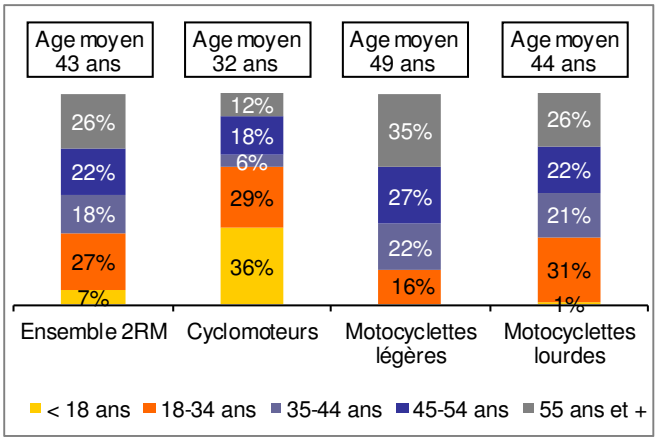


Répartition des kilomètres parcourus (en %)



Motifs d'utilisation selon les catégories de 2RM (en % des déplacements)

Age de l'utilisateur principal de 2RM (en % des utilisateurs)



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2018.

Usage des 2RM

Le kilométrage annuel moyen augmente en 2017 avec 4 757 km parcourus, après une baisse en 2016 (3 700 km). Cette tendance concerne principalement les cyclomoteurs et motocyclettes lourdes. Les 2RM sont davantage utilisés sur route hors agglomération (56 %), surtout pour les motocyclettes lourdes. Les kilomètres parcourus en agglomération (37 %) le sont surtout par des cyclomoteurs et des motocyclettes légères. L'utilisation sur autoroute (7 %) reste marginale.

19 % des 2RM n'ont pas circulé au cours de l'année 2017. Le parc 2RM dormant est pourtant composé à 72 % de véhicules en état de marche.

Concernant la périodicité de l'usage, la part du parc 2RM utilisée toute l'année est proche de celle utilisée uniquement à la belle saison malgré une légère baisse (48 % contre 56 % en 2016).

Les deux-roues motorisés sont majoritairement utilisés pour des déplacements de loisirs (73 %). L'utilisation pour les trajets domicile-travail (45 %) poursuit sa tendance à la baisse. Leur usage n'est destiné qu'à 9 % aux déplacements professionnels. Les motocyclettes lourdes sont davantage utilisées pour les loisirs (86 %), les départs en week-end (22 %), et les départs en vacances (14 %).

Profil des utilisateurs de 2RM

Le profil des utilisateurs de 2RM est principalement masculin (85 %). Parmi les femmes utilisatrices de 2RM, 25 % ont un cyclomoteur (contre 15 % pour les hommes). Elles possèdent des 2RM moins puissants (54 % de moins de 125 cm³, contre 60 % en 2016).

L'âge moyen du conducteur de 2RM se stabilise en 2017 (43 ans, contre 39 ans et 8 mois en 2010), ce qui reflète un léger vieillissement de ces utilisateurs. Les utilisateurs de cyclomoteurs sont plus jeunes de 11 ans par rapport à la moyenne. Les moins de 18 ans représentent 7 % des utilisateurs principaux de 2RM, mais 36 % des utilisateurs de cyclomoteurs. En 2017, 27 % des utilisateurs principaux de deux-roues motorisés ont entre 18 et 34 ans, part similaire aux 55 ans et plus (26 %).

Les utilisateurs principaux de motocyclettes lourdes sont majoritairement issus de catégories socioprofessionnelles plus élevées que la moyenne des utilisateurs de 2RM. Les CSP+ représentent ainsi 42 % des utilisateurs de motocyclettes lourdes, contre 13 % des utilisateurs de cyclomoteurs. La forte part des moins de 18 ans dans les utilisateurs principaux de cyclomoteurs explique également la forte part d'inactifs (52 %) parmi ces utilisateurs.

Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD

Vitesses maximales autorisées (VMA)

Pays	En agglomération	Routes hors agglomérations	Autoroutes
Afrique du Sud	60 km/h	100 km/h	120 km/h
Allemagne	50 km/h	100 km/h	Pas de limite, mais 130 km/h recommandé
Argentine	40 – 60 km/h Buenos Aires : 20 – 70 km/h	110 km/h	120 – 130 km/h
Australie	50 km/h (par défaut) 60-80 (artères principales) 40 km/h ou moins si nombreux piétons	100 ou 110 km/h	100 km/h par défaut, mais souvent porté à 110 km/h (voire 130 km/h dans le Territoire du Nord)
Autriche	50 km/h	100 km/h	130 km/h
Belgique	30 – 50 km/h	70 – 90 km/h	120 km/h
Bosnie Herzégovine	50	80 ou 100 km/h	130 km/h
Cambodge	30 – 40 km/h (2RM, tricycles) 40 km/h (véhicule de tourisme, PL)	60-70 (2RM) 90 km/h	pas d'autoroutes
Canada	40 – 70 km/h	80 – 90 km/h	100 – 110 km/h
Chili	50 km/h (ou moins selon la voie)	100 km/h	120 km/h
Colombie	60 km/h	80 km/h	120 km/h
Corée du Sud	50 km/h (depuis le 17/04/2019)	60 – 80 km/h	100-110 km/h (100 km/h en zone urbaine),
Costa Rica	50 km/h	50 - 100 km/h	pas d'autoroutes
Danemark	50 km/h	70-80 km/h (exceptions à 90km/h)	110 ou 130 km/h
Espagne	50 km/h	90 ou 100 km/h	120 km/h
Etats Unis	Défini par chaque Etat	Défini par chaque Etat	55 – 80 mph (88 – 129 km/h) Défini par chaque Etat
Finlande	50 km/h (30, 40 ou 60 km/h pour certaines sections)	100 km/h (été) ; 80 km/h (hiver)	120 km/h ; 100 km/h (en approche d'agglomérations)
France	30 – 50 km/h	80 km/h depuis 07/2018 (90 km/h sur créneaux de dépassements) 110 km/h sur 2x2 voies	130 km/h (110 km/h par temps de pluie ou pour les conducteurs novices)
Grèce	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Hongrie	50 km/h	90 km/h	130 km/h (110 km/h sur routes express)
Irlande	<=60 km/h (60 km/h sur artères principales, 30 km/h en agglomération)	80 km/h ou 100 km/h	120 km/h
Islande	50 km/h	90 km/h routes bitumées 80 km/h routes de graviers	pas d'autoroutes
Israël	50 – 70 km/h	80, 90, 100 km/h	110 km/h
Italie	50 km/h	70 – 90 km/h (110 km/h sur certaines 2x2 voies)	130 km/h ; 110 km/h par temps de pluie ; 100 km/h pour conducteurs novices ; jusqu'à 150 km/h si contraintes remplies
Jamaïque	50 km/h	50 km/h ou 80 km/h	70 km/h, 80 km/h ou 110 km/h
Japon	40, 50 ou 60 km/h	50 ou 60 km/h	100 km/h
Lithuanie	50 km/h	90 km/h (70 km/h sur route de graviers et pour les conducteurs novices)	120 ou 130 km/h (110 km/h en hiver, 90 km/h pour les conducteurs novices)
Luxembourg	50 km/h	90 km/h	130 km/h (110 km/h par temps de pluie)
Malaysie	50 km/h	90 km/h	110 km/h
Maroc	60 km/h	100 km/h	120 km/h
Mexique	20 – 80 km/h (20 km/h près des écoles)	60-110 km/h (60 sur réseau secondaire)	110 km/h
Nigéria	50 km/h (45 km/h pour les remorques et les camions-citernes)	80 km/h (distinctions selon le type de véhicule)	100 km/h (distinctions selon le type de véhicule)
Norvège	50 km/h (30 km/h rues résidentielles)	80 km/h	90,100 ou 110 km/h
Nouvelle-Zélande	50 km/h (la VMA peut être inférieure ou supérieure sur certains axes)	100 km/h (la VMA peut être inférieure sur certains axes spécifiques)	100 km/h
Pays Bas	30 – 50 km/h	60 – 80 km/h	110 – 130 km/h
Pologne	50 km/h (60 km/h de nuit)	90, 100 ou 120 km/h	140 km/h
Portugal	50 km/h	90 km/h	120 km/h
République tchèque	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Royaume-Uni	30 mph (48 km/h)	60 ou 70 mph (96 ou 113km/h)	70 mph (113 km/h)
Serbie	50 km/h	80 ou 100 km/h	130 km/h
Slovénie	50 km/h	90 km/h (110 km/h sur routes express)	130 km/h
Suède	30, 40 ou 50 km/h	60, 70, 80, 90 ou 100 km/h	110 km/h ou 120 km/h
Suisse	50 km/h	80 km/h	120 km/h
Uruguay	45 km/h	90 km/h	pas d'autoroutes

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2019.

Alcool et conduite – Seuils

Pays	Seuil d'alcoolémie - Général	Seuil d'alcoolémie - Conducteurs novices et conducteurs professionnels
Afrique du Sud	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs professionnels
Allemagne	0.5 g/l Conducteurs avec alcoolémie entre 0,3 et 0,5 g/l peuvent avoir un retrait de permis si leur capacité de conduire est réduite	0.0 g/l pour conducteurs de moins de 21 ans, conducteurs novices, conducteurs professionnels transportant des passagers ou des matières dangereuses
Argentine	0.5 g/l	0.0 g/l pour conducteurs professionnels 0,2 g/l pour les 2RM
Australie	0.5 g/l	0.0 g/l pour conducteurs novices 0.2 g/l pour conducteurs professionnels
Autriche	0.5 g/l	0.1 g/l pour cyclomotoristes de moins de 20 ans; conducteurs novices, conducteurs de bus (>9 places) et poids lourds (>7.5 tonnes)
Belgique	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs professionnels depuis le 01/01/2015
Bosnie Herzégovine	0,3 g/l	0,0 g/l pour conducteurs professionnels et TC, apprentis conducteurs et instructeurs, moins de 21 ans, novices ou moins de 3 ans d'expérience
Cambodge	0.5 g/l	n.a.
Canada	0.8 g/l	Dans la plupart des provinces : 0.4 g/l ou 0,5 g/l sanction admin. et 0,0 g/l sanction admin. moins de 21 ans et novices
Chili	0.3 g/l	n.a.
Colombie	0,2 g/l	n.a.
Corée du Sud	0.5 g/l	n.a.
Danemark	0.5 g/l	n.a.
Espagne	0.5 g/l	0.3 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels
Etats Unis	0.8 g/l	0.4 g/l pour conducteurs professionnels 0.0 à 0.2 g/l pour conducteurs < 21 ans
Finlande	0.5 g/l	n.a.
France	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs de bus et car, et pour les conducteurs novices depuis le 01/07/2015
Grèce	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs professionnels, 2RM, conducteurs novices
Hongrie	0.0 g/l	n.a.
Irlande	0.5 g/l	0.2 g/l pour aprentis conducteurs,conducteurs professionnels ou novices
Islande	0.5 g/l	n.a.
Israël	0.5 g/l	0.1 g/l pour les conducteurs de moins de 24 ans, conducteurs professionnels ou novices
Italie	0.5 g/l	0.0 g/l pour les jeunes, les conducteurs professionnels ou novices
Jamaïque	0.8 g/l	n.a.
Japon	0.3 g/l	n.a.
Lithuanie	0.4 g/l	0.0 g/l pour conducteurs novices, professionnels, et 2RM
Luxembourg	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels
Malaysie	0.8 g/l	n.a.
Maroc	0.2 g/l	n.a.
Mexique	0.8 g/l (peut varier d'un État à l'autre en agglo)	0,3 g/l pour conducteurs professionnels (peut varier d'un État à l'autre)
Nigéria	0.5 g/l	0,2 g/l pour les novices et 0,0 g/l pour les conducteurs professionnels
Norvège	0.2 g/l	n.a.
Nouvelle-Zélande	0.5 g/l	0.0 g/l pour conducteurs de moins de 20 ans
Pays Bas	0.5 g/l (y compris pour les cyclistes)	0.2 g/l pour conducteurs novices (5 premières années)
Pologne	0.2 g/l	n.a.
Portugal	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs novices (3 premières années) et conducteurs professionnels depuis le 01/01/2014
République tchèque	0.0 g/l	n.a.
Royaume-Uni	0.8 g/l (sauf Ecosse) et 0.5g/l en Ecosse	n.a.
Serbie	0.3 g/l	0.0 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels et 2RM
Slovénie	0.5 g/l	0.0 g/l pour novices (3 premières années) et conducteurs professionnels
Suède	0.2 g/l	n.a.
Suisse	0.5 g/l	0.0 g/l pour novices (3 premières années) et conducteurs professionnels
Uruguay	0.0 g/l	n.a.

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2019.

Port de la ceinture de sécurité

Pays	Sièges avant		Sièges arrière	
	Date d'application	Taux de port en circulation (2018)	Date d'application	Taux de port en circulation (2018)
Afrique du Sud	2005 (véhicules immat. après le 01/01/2006)	4,5% (conducteur), 5% (passagers) (estimations données 2010)	2005 (véhicules immat. après le 01/01/2006)	--
Allemagne	1976	99% (conducteur), 98% (passagers)	1984	98%
Argentine	1995	55% (conducteur)	1995	20%
Australie	1970s	98% (données 2017)	1970s	95% (données 2016)
Autriche	1984	97% (conducteur), 98% (passagers)	1990	86% (données 2015)
Belgique	1975	92% (conducteur et passagers) (données 2015)	1991	86% (données 2015)
Bosnie Herzégovine	2006	---	2006	---
Cambodge	2007	28% (données 2016)	Projet de loi en cours d'élaboration	---
Canada	1976-1988	97.5%	1976-1988	95% (données 2015)
Chili	1985	75% (conducteur), 64% (passagers) (données 2017)	2006	17% (données 2017)
Colombie	---	---	---	---
Corée du Sud	1990	94% (conducteur) et 87% (passagers) sur autoroute	2008 sur autoroutes, tous réseaux depuis 09/2018	56% sur autoroute
Danemark	1970s	97%	1980s	93%
Espagne	1974 hors agglomération 1992 en agglomération	90% (données 2012)	1992	81% (données 2012)
Etats Unis	Oui sauf 1 Etat (*primary law* dans 34 Etats, *sec. law* dans 15 Etats)	90,2% (conducteur), 87,9% (passagers) (données 2017)	Varie selon les Etats	80,6% (données 2016)
Finlande	1975	94% (passagers) en agglo, 95% (passagers) hors agglo	1987	85% (données 2016)
France*	1973 hors agglomération 1975 en agglo de nuit 1979 tout le temps	99,3% (hors agglo) 99% (traversées petites agglos) 98,3% (grandes agglos)	1991	Sur autoroute : 88% (adultes) 95% (enfants) Grandes agglos: 84% (adultes) 90% (enfants)
Grèce	1987	77% (conducteur), 74% (passagers) (données 2009)	2003	23% (données 2009)
Hongrie	1976	90% (conducteur et passagers)	1993 hors agglo, 2001 agglo	53% (adultes)
Irlande	1971	94% (conducteur), 95% (passagers)	1971	89%
Islande		79% en agglo, 92% hors agglo (données 2017)		80%(données 2017)
Israël	1975	90% (données 2016)	1995	70% (données 2016)
Italie	1988	64% (2015-2016)	1994	12% (2015-2016)
Japon	1985	99% (conducteur), 96% (passager)	2008	38% sur autoroutes
Lithuanie		98% (données 2017)		26% (données 2017)
Luxembourg	1975	90% (données 2015)	1992	76% (données 2015)
Malaysie	1978	87% (conducteur), 74% (passager) (données 2016)	2009	15% (données 2016)
Maroc	1977 hors agglomération 2005 en agglomération	71% conducteur (autoroutes), 62-65% conduct et 59-62% passager (agglo/hors agglo) (données 2017)	2005 hors agglo	25% (données 2017)
Mexique	2012	49%	2015	5,6%
Nigéria	1997	85% (données 2017)	1997	3% (données 2017)
Norvège	1975	97% (conducteur) (données 2017)	1985	---
Nouvelle-Zélande	1972	97% (conducteur), 96% (passager) (données 2016)	1979	92% (données 2014)
Pays Bas	1975	>95% (données 2010)	1992	82% (données 2010)
Pologne	1983	94% (conducteur), 95% (passagers) (données 2017)	1991	79% (données 2017)
Portugal	1978	96% (conduct. pass., données 2017)	1994	77% (données 2017)
République tchèque	1966	95% (données 2015)	1975	95% (données 2015)
Royaume-Uni	1983	99% (conducteur), 97% (passagers) (données 2014 Grande Bretagne)	1989 (enfants); 1991 (adultes)	93% (données 2017 Grande Bretagne)
Serbie	1982	85% (conducteur), 80% (passagers)	2009	12%
Slovénie	1977	94,8% (conduct.), 95,6% (passager)	1998	78,1% pour adultes (données 2016)
Suède	1975	98%	1986, 1988 dispositifs enfants	93%
Suisse	1981	95% (conducteur), 94% (passager)	1994	78%
Uruguay	2007	69% (conducteur) (données 2016)	2007	33% (données 2016)

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2019 / * ONISR, Observatoire des comportements (France métropolitaine), 2018.

Port d'un casque de protection

Pays	Deux-roues motorisés		Cyclistes	
	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation en 2018	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation en 2018
Afrique du Sud	Oui		Oui	
Allemagne	Oui	98% (conducteur), 100% (passagers) en agglo	Non	18% en agglo
Argentine	Oui	69% (conducteur), 42% (premier passager), 21% (passagers supplémentaires)	Oui	8%
Australie	Oui	99% (estimation)	Oui	
Autriche	Oui	99,9%	Oui pour les enfants jusqu'à 12 ans	31% ; 80% (enfants)
Belgique	Oui	Pas de données nationales, 99.3% (Bruxelles 2013)	Non	
Bosnie Herzégovine	Oui	---	Oui	---
Cambodge	Oui pour les 2RM > 49cm³, motos tractant une remorque et tricycles motorisés	Faible (absence de données précises)	Non	
Canada	Oui		Dans certaines juridictions	
Chili	Oui	99% (conducteur), 100% (passagers) (données 2017)	Oui en agglomération	
Colombie	Oui	---	Non	
Corée du Sud	Oui	84%	Non	
Danemark	Oui	90% (cyclos), 98% (motos) (données 2017)	Non	35% (données 2016)
Espagne	Oui	Près de 100%	Oui, sauf en agglo Obligatoire pour les enfants < 16 ans	
Etats Unis	Pas de loi nationale Oui tous 2RM pour 19 Etats, Oui certains 2RM pour 28 Etats, Non pour 3 Etats	65% (données 2016)	Oui pour certains âges dans 21 Etats et le District of Columbia	
Finlande	Oui	n.a	Non	44% (données 2017), 64% (Helsinki)
France*	Oui (motos en 1973, cyclos en 1976 hors agglo et 1980 en agglo)	100% hors agglo 99% en agglo	Oui, pour les enfants < 12 ans depuis le 22/03/2017	Grandes agglos: 22% jours ouvrés, 27% le WE
Grèce	Oui depuis 1992	75% conducteurs 46% passagers (données 2009)	Non	
Hongrie	Oui (motos en 1965, cyclos en 1997 hors agglo et 1998 en agglo)	100% (Budapest), 92% hors agglo (données 2017)	Non	23% (Budapest), 4% hors agglo (2017)
Irlande	Oui	Près de 100%	Non	47%
Islande	Oui	n.a	Oui, pour les enfants jusqu'à 14 ans	
Israël	Oui	Près de 100%	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans, et pour tous hors agglomération	90% hors agglo (2013), 21% en agglo (2015)
Italie	Oui depuis 2000 pour tous (1986 pour motocyclistes et cyclo de moins de 18 ans)	98% (2015-2016)	Non	
Japon	Oui	Estimé à 100%	Non	
Lithuanie	Oui	n.a.	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	
Luxembourg	Oui, depuis 1976	Estimé à 100%		
Malaysie	Oui, depuis 1973	Environ 77% (données 2015)	Non	---
Maroc	Oui, depuis 1976	65% conducteur, 34% passager	Non	
Mexique	Oui	83% conducteur, 55% passager (données 2016)	Oui	
Nigéria	Oui	20%	Oui	non disponible
Norvège	Oui	Près de 100%	Non	59% (tous âges), 57% (>12 ans), 79% (<12 ans)
Nouvelle-Zélande	Oui (1956 à vitesse>30mph, 1973 sinon)	Près de 100%	Oui depuis 1994	92% (données 2012)
Pays Bas	Oui (1972 motos, 1975 cyclos) Non pour les mofas (vitesse max. 25 km/h)	Cyclomotoristes: 96% (2008) Motocyclistes: près de 100%	Non	
Pologne	Oui depuis 1997	Près de 100%	Non	
Portugal	Oui	n.a	Non	
République tchèque	Oui	Près de 100%	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	
Royaume-Uni	Oui, motocyclistes depuis 1973, cyclomotoristes depuis 1977		Non	
Serbie	Oui	89% pour motocyclistes 70% pour cyclomotoristes	Non	
Slovénie	Oui	n.a	Oui pour les enfants jusqu'à 18 ans	15%, 66% (enfants), 6% (jeunes) (données 2017)
Suède	Oui	96-99%, 98% (cyclos) (2017)	Oui pour les enfants jusqu'à 15 ans	67-85% (enfants) ; 37-40% (adultes)
Suisse	Oui, motocyclistes depuis 1981,cyclomotoristes depuis 1990	Près de 100%	Non pour les vélos « ordinaires » Oui pour les vélos électriques > 25 km/h	50% (cyclistes), 67% (vélos élec.<25 km/h), 87% (>25 km/h)
Uruguay	Oui	92,6% conducteur, 81,8% passagers (données 2016)	Oui	

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2019 / * ONISR, Observatoire des comportements (France métropolitaine), 2018.

Accidentalité par département ou territoire

Métropole et Outre-mer

		Accidents			Tués	Blessés		
		corporels	dont mortels	dont graves*		hospi-talisés	légers	tous
1	Ain	454	36	262	36	275	373	648
2	Aisne	261	30	183	31	187	173	360
3	Allier	253	23	158	25	154	158	312
4	Alpes-de-Haute-Provence	204	17	129	19	131	155	286
5	Hautes-Alpes	241	16	84	19	89	247	336
6	Alpes-Maritimes	1 156	55	447	57	432	957	1 389
7	Ardèche	219	12	129	12	131	145	276
8	Ardennes	124	11	88	12	87	72	159
9	Ariège	90	11	65	12	68	54	122
10	Aube	327	17	111	18	115	301	416
11	Aude	368	31	171	33	180	289	469
12	Aveyron	201	22	134	24	146	137	283
13	Bouches-du-Rhône	3 413	96	956	100	996	3 643	4 639
14	Calvados	439	33	235	33	230	316	546
15	Cantal	99	9	77	9	78	32	110
16	Charente	174	19	133	19	134	65	199
17	Charente-Maritime	579	58	295	63	286	435	721
18	Cher	191	24	132	31	130	105	235
19	Corrèze	189	20	87	21	78	160	238
2A	Corse-du-Sud	261	10	112	10	114	238	352
2B	Haute-Corse	318	17	122	19	116	325	441
21	Côte-d'Or	239	27	158	30	149	165	314
22	Côtes-d'Armor	441	35	253	36	243	305	548
23	Creuse	61	6	50	6	49	28	77
24	Dordogne	198	38	156	42	148	118	266
25	Doubs	347	36	196	37	189	224	413
26	Drôme	315	35	197	40	203	246	449
27	Eure	424	27	194	28	187	361	548
28	Eure-et-Loir	203	21	142	26	145	132	277
29	Finistère	730	43	301	49	328	616	944
30	Gard	472	54	298	64	296	311	607
31	Haute-Garonne	914	54	354	55	334	792	1 126
32	Gers	142	14	89	17	96	128	224
33	Gironde	1 026	72	423	77	396	938	1 334
34	Hérault	770	68	431	70	432	536	968
35	Ille-et-Vilaine	814	45	297	48	283	714	997
36	Indre	120	11	64	11	63	75	138
37	Indre-et-Loire	733	32	226	38	224	656	880
38	Isère	677	53	393	56	400	521	921
39	Jura	116	10	100	11	106	51	157
40	Landes	167	28	149	29	139	58	197
41	Loir-et-Cher	217	27	143	30	138	138	276
42	Loire	523	21	240	21	247	466	713
43	Haute-Loire	145	26	107	29	103	85	188
44	Loire-Atlantique	653	50	371	52	359	475	834
45	Loiret	605	42	234	45	227	519	746
46	Lot	75	8	66	9	62	17	79
47	Lot-et-Garonne	190	25	152	25	149	117	266
48	Lozère	76	3	44	3	52	44	96
49	Maine-et-Loire	811	36	265	38	261	701	962
50	Manche	491	34	219	35	207	404	611
51	Marne	472	36	195	41	188	412	600
52	Haute-Marne	130	16	81	16	74	82	156
53	Mayenne	142	20	118	21	117	48	165
54	Meurthe-et-Moselle	518	30	170	32	161	478	639
55	Meuse	92	17	64	18	58	49	107

		Accidents			Tués	Blessés		
		corporels	dont mortels	dont graves*		hospitalisés	légers	tous
56	Morbihan	556	43	224	46	209	498	707
57	Moselle	394	46	250	48	243	291	534
58	Nièvre	190	23	109	23	106	126	232
59	Nord	959	78	564	83	554	619	1 173
60	Oise	384	36	214	37	211	309	520
61	Orne	186	28	134	29	127	90	217
62	Pas-de-Calais	549	59	364	61	358	361	719
63	Puy-de-Dome	277	32	217	33	214	145	359
64	Pyrénées-Atlantiques	773	27	280	29	274	653	927
65	Hautes-Pyrénées	108	12	71	13	68	70	138
66	Pyrénées-Orientales	375	17	156	18	156	328	484
67	Bas-Rhin	821	40	262	42	252	760	1 012
68	Haut-Rhin	504	37	242	40	230	377	607
69	Rhône	2 435	57	669	59	691	2 415	3 106
70	Haute-Saône	103	17	87	18	82	48	130
71	Saône-et-Loire	473	43	246	48	245	394	639
72	Sarthe	406	37	177	39	165	354	519
73	Savoie	279	24	171	25	164	191	355
74	Haute-Savoie	615	40	285	41	275	467	742
75	Paris	5 591	36	608	36	610	5 744	6 354
76	Seine-Maritime	703	45	371	46	362	522	884
77	Seine-et-Marne	958	70	379	73	358	953	1 311
78	Yvelines	784	48	268	49	261	774	1 035
79	Deux-Sèvres	190	23	126	26	120	103	223
80	Somme	514	30	166	33	158	483	641
81	Tarn	171	30	121	32	112	92	204
82	Tarn-et-Garonne	174	15	136	16	145	85	230
83	Var	816	62	504	66	495	584	1 079
84	Vaucluse	249	33	190	37	181	130	311
85	Vendée	366	47	259	50	253	218	471
86	Vienne	267	17	149	19	156	235	391
87	Haute-Vienne	402	26	133	27	115	357	472
88	Vosges	178	27	145	28	144	79	223
89	Yonne	234	33	141	36	131	161	292
90	Territoire-de-Belfort	58	4	36	4	37	38	75
91	Essonne	1 457	35	301	38	285	1 561	1 846
92	Hauts-de-Seine	2 520	24	443	25	456	2 451	2 907
93	Seine-Saint-Denis	2 735	27	660	31	718	2 555	3 273
94	Val-de-Marne	2 548	27	340	27	333	2 684	3 017
95	Val-d'Oise	854	28	213	29	214	954	1 168
	Total France métropole	**55 766**	**3 050**	**21 461**	**3 248**	**21 238**	**48 649**	**69 887**
971	Guadeloupe	341	32	248	33	249	224	473
972	Martinique	256	22	125	22	126	215	341
973	Guyane	519	32	183	36	193	499	692
974	La Réunion	621	45	299	48	302	470	772
976	Mayotte	280	5	55	5	61	303	364
	Total DOM	**2 017**	**136**	**910**	**144**	**931**	**1 711**	**2 642**
975	Saint-Pierre-et-Miquelon	1	0	1	0	1	0	1
977	Saint-Barthélemy	23	4	18	4	16	6	22
978	Saint-Martin	52	3	35	3	36	29	65
986	Wallis-et-Futuna	5	1	3	1	2	6	8
987	Polynésie française	173	32	140	36	136	61	197
988	Nouvelle-Calédonie	315	41	180	52	195	236	431
	Total COM - NC	**569**	**81**	**377**	**96**	**386**	**338**	**724**

accidents graves* : accidents comportant une victime hospitalisée plus de 24h ou tuée

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2018. Attention : l'enregistrement des blessés hospitalisés a pu être incomplet du fait du changement de process de saisie. Toute comparaison avec les années antérieures est à réaliser avec précaution.

Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Par catégorie d'usager : France métropolitaine

		Tués	Blessés		
			hospitalisés	légers	tous
Piétons		**470**	**3 288**	**6 517**	**9 805**
Bicyclettes	Conducteurs	174	1 387	2 908	4 295
	Passagers	1	5	28	33
	Ensemble	**175**	**1 392**	**2 936**	**4 328**
Cyclos y compris scooters <50 cm3	Conducteurs	127	1 864	3 478	5 342
	Passagers	6	190	440	630
	Ensemble	**133**	**2 054**	**3 918**	**5 972**
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	603	4 577	7 494	12 071
	Passagers	24	415	794	1 209
	Ensemble	**627**	**4 992**	**8 288**	**13 280**
Véhicules de tourisme	Conducteurs	1 248	5 639	15 820	21 459
	Passagers	389	2 700	7 749	10 449
	Ensemble	**1 637**	**8 339**	**23 569**	**31 908**
Véhicules utilitaires	Conducteurs	81	357	1 271	1 628
	Passagers	11	151	517	668
	Ensemble	**92**	**508**	**1 788**	**2 296**
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	23	107	228	335
	Passagers	4	14	49	63
	Ensemble	**27**	**121**	**277**	**398**
Tracteurs routiers avec semi-remorque	Conducteurs	14	71	96	167
	Passagers	3	4	10	14
	Ensemble	**17**	**75**	**106**	**181**
Autobus	Conducteurs	0	7	72	79
	Passagers	0	31	360	391
	Ensemble	**0**	**38**	**432**	**470**
Autocars	Conducteurs	1	9	23	32
	Passagers	2	25	117	142
	Ensemble	**3**	**34**	**140**	**174**
Tracteurs agricoles	Conducteurs	15	17	18	35
	Passagers	1	7	5	12
	Ensemble	**16**	**24**	**23**	**47**
Voiturettes (voitures sans permis, scooters et motocyclettes à 3 roues)	Conducteurs	21	73	123	196
	Passagers	5	23	39	62
	Ensemble	**26**	**96**	**162**	**258**
Autres (quads, motos cross, motos pocket bike, fauteuils roulants motorisés, ...)	Conducteurs	19	226	385	611
	Passagers	6	51	108	159
	Ensemble	**25**	**277**	**493**	**770**
Total	**Piétons**	**470**	**3 288**	**6 517**	**9 805**
	Conducteurs	**2 326**	**14 334**	**31 916**	**46 250**
	Passagers	**452**	**3 616**	**10 216**	**13 832**
	Ensemble	**3 248**	**21 238**	**48 649**	**69 887**

NB : pour 2018, les EDP motorisés (trottinettes électriques…) ou non motorisés (rollers, trottinettes…) sont intégrés à la catégorie « autres ».

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2018.*

Par catégorie d'usager : Outre-mer

		Tués	Blessés		
			hospitalisés	légers	tous
Piétons		**49**	**183**	**288**	**471**
Bicyclettes	Conducteurs	10	76	103	179
	Passagers	0	1	6	7
	Ensemble	**10**	**77**	**109**	**186**
Cyclos y compris scooters <50 cm3	Conducteurs	25	215	329	544
	Passagers	3	51	101	152
	Ensemble	**28**	**266**	**430**	**696**
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	47	265	251	516
	Passagers	6	34	39	73
	Ensemble	**53**	**299**	**290**	**589**
Véhicules de tourisme	Conducteurs	43	224	479	703
	Passagers	32	163	319	482
	Ensemble	**75**	**387**	**798**	**1185**
Véhicules utilitaires	Conducteurs	9	40	43	83
	Passagers	10	28	43	71
	Ensemble	**19**	**68**	**86**	**154**
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	0	2	6	8
	Passagers	1	12	2	14
	Ensemble	**1**	**14**	**8**	**22**
Tracteurs routiers avec semi-remorque	Conducteurs	0	2	0	2
	Passagers	0	0	0	0
	Ensemble	**0**	**2**	**0**	**2**
Autobus	Conducteurs	0	0	5	5
	Passagers	0	1	7	8
	Ensemble	**0**	**1**	**12**	**13**
Autocars	Conducteurs	0	1	0	1
	Passagers	0	3	2	5
	Ensemble	**0**	**4**	**2**	**6**
Tracteurs agricoles	Conducteurs	0	1	0	1
	Passagers	0	0	0	0
	Ensemble	**0**	**1**	**0**	**1**
Voiturettes (voitures sans permis, scooters et motocyclettes à 3 roues)	Conducteurs	1	2	4	6
	Passagers	1	0	3	3
	Ensemble	**2**	**2**	**7**	**9**
Autres (quads, motos cross, motos pocket bike, fauteuils roulants motorisés, ...)	Conducteurs	3	10	14	24
	Passagers	0	3	5	8
	Ensemble	**3**	**13**	**19**	**32**
Total	**Piétons**	**49**	**183**	**288**	**471**
	Conducteurs	**138**	**838**	**1 234**	**2 072**
	Passagers	**53**	**296**	**527**	**823**
	Ensemble	**240**	**1 317**	**2 049**	**3 366**

NB : pour 2018, les EDP motorisés (trottinettes électriques…) ou non motorisés (rollers, trottinettes…) sont intégrés à la catégorie « autres ».

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2018.*

Selon l'âge et le sexe : France métropolitaine

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	17	157	515	672	8	89	390	479
5-9 ans	14	234	702	936	14	149	508	657
10-14 ans	22	415	1 016	1 431	11	210	721	931
15-17 ans	86	1 142	1 713	2 855	20	296	871	1 167
18-19 ans	118	900	1 738	2 638	38	323	1 079	1 402
20-24 ans	286	1 882	4 267	6 149	61	680	2 424	3 104
25-29 ans	235	1 516	3 594	5 110	46	460	2 079	2 539
30-34 ans	197	1 209	3 057	4 266	33	362	1 724	2 086
35-39 ans	168	1 096	2 485	3 581	38	336	1 465	1 801
40-44 ans	176	969	2 301	3 270	28	347	1 291	1 638
45-49 ans	171	1 079	2 095	3 174	38	365	1 262	1 627
50-54 ans	163	986	1 902	2 888	27	419	1 186	1 605
55-59 ans	189	868	1 546	2 414	41	422	1 029	1 451
60-64 ans	123	647	996	1 643	38	387	751	1 138
65-69 ans	126	477	715	1 192	50	397	590	987
70-74 ans	101	425	470	895	55	369	467	836
75-79 ans	93	304	359	663	50	286	321	607
80-84 ans	85	257	256	513	73	301	270	571
85-89 ans	83	158	169	327	63	171	176	347
90-94 ans	35	62	64	126	19	65	58	123
95 ans et +	4	11	7	18	5	7	15	22
Âge indét.	0	3	4	7	0	0	1	1
Total	**2 492**	**14 797**	**29 971**	**44 768**	**756**	**6 441**	**18 678**	**25 119**

Selon l'âge et le sexe : Outre-mer

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	2	10	28	38	4	13	17	30
5-9 ans	2	19	52	71	1	15	33	48
10-14 ans	5	38	64	102	0	18	38	56
15-17 ans	4	64	103	167	2	32	62	94
18-19 ans	11	60	88	148	2	22	53	75
20-24 ans	34	156	173	329	4	49	80	129
25-29 ans	41	123	187	310	2	29	81	110
30-34 ans	24	112	122	234	6	30	68	98
35-39 ans	14	102	105	207	1	26	60	86
40-44 ans	16	58	93	151	4	14	51	65
45-49 ans	12	57	68	125	1	25	41	66
50-54 ans	12	59	78	137	1	24	38	62
55-59 ans	7	38	59	97	3	14	41	55
60-64 ans	8	33	40	73	2	14	23	37
65-69 ans	3	17	27	44	3	5	20	25
70-74 ans	3	10	15	25	1	7	12	19
75-79 ans	1	3	11	14	0	7	4	11
80-84 ans	1	7	5	12	0	1	4	5
85-89 ans	1	1	2	3	0	4	1	5
90-94 ans	1	1	1	2	1	0	1	1
95 ans et +	0	0	0	0	0	0	0	0
Âge indét.	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	**202**	**968**	**1 321**	**2 289**	**38**	**349**	**728**	**1 077**

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2018*.

Victimes tous usagers

	France métropolitaine				Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	25	246	905	1 151	6	23	45	68
5-9 ans	28	383	1 210	1 593	3	34	85	119
10-14 ans	33	625	1 737	2 362	5	56	102	158
15-17 ans	106	1 438	2 584	4 022	6	96	165	261
18-19 ans	156	1 223	2 817	4 040	13	82	141	223
20-24 ans	347	2 562	6 691	9 253	38	205	253	458
25-29 ans	281	1 976	5 673	7 649	43	152	268	420
30-34 ans	230	1 571	4 781	6 352	30	142	190	332
35-39 ans	206	1 432	3 950	5 382	15	128	165	293
40-44 ans	204	1 316	3 592	4 908	20	72	144	216
45-49 ans	209	1 444	3 357	4 801	13	82	109	191
50-54 ans	190	1 405	3 088	4 493	13	83	116	199
55-59 ans	230	1 290	2 575	3 865	10	52	100	152
60-64 ans	161	1 034	1 747	2 781	10	47	63	110
65-69 ans	176	874	1 305	2 179	6	22	47	69
70-74 ans	156	794	937	1 731	4	17	27	44
75-79 ans	143	590	680	1 270	1	10	15	25
80-84 ans	158	558	526	1 084	1	8	9	17
85-89 ans	146	329	345	674	1	5	3	8
90-94 ans	54	127	122	249	2	1	2	3
95 ans et +	9	18	22	40	0	0	0	0
Âge indét.	0	3	5	8	0	0	0	0
Total	**3 248**	**21 238**	**48 649**	**69 887**	**240**	**1 317**	**2 049**	**3 366**

Victimes piétons

	France métropolitaine				Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	8	107	288	395	2	11	20	31
5-9 ans	4	179	451	630	2	16	46	62
10-14 ans	7	240	645	885	2	12	27	39
15-17 ans	19	179	421	600	1	14	25	39
18-19 ans	11	82	245	327	0	8	10	18
20-24 ans	26	167	469	636	5	12	21	33
25-29 ans	15	136	397	533	0	6	16	22
30-34 ans	13	121	375	496	3	17	13	30
35-39 ans	12	139	331	470	2	12	10	22
40-44 ans	19	123	336	459	8	11	14	25
45-49 ans	24	156	328	484	4	12	11	23
50-54 ans	20	169	346	515	5	8	16	24
55-59 ans	28	155	361	516	4	8	13	21
60-64 ans	28	191	337	528	4	16	17	33
65-69 ans	29	216	319	535	3	4	12	16
70-74 ans	40	225	243	468	2	8	8	16
75-79 ans	31	212	208	420	0	4	3	7
80-84 ans	64	230	192	422	1	2	2	4
85-89 ans	46	174	153	327	0	1	2	3
90-94 ans	22	73	58	131	1	1	2	3
95 ans et +	4	14	14	28	0	0	0	0
Âge indét.	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	**470**	**3 288**	**6 517**	**9 805**	**49**	**183**	**288**	**471**

Pour 2018, ces résultats n'intègrent pas les piétons en roller ou trottinette (EDP non motorisés).
Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2018.*

Victimes cyclistes

	France métropolitaine				Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	0	1	16	17	0	0	0	0
5-9 ans	4	24	39	63	0	2	5	7
10-14 ans	5	90	177	267	3	17	16	33
15-17 ans	11	67	172	239	0	15	20	35
18-19 ans	3	32	151	183	1	4	3	7
20-24 ans	4	73	317	390	0	4	10	14
25-29 ans	3	70	312	382	0	5	8	13
30-34 ans	7	56	287	343	0	3	8	11
35-39 ans	6	53	197	250	1	7	10	17
40-44 ans	3	82	221	303	1	4	3	7
45-49 ans	10	116	230	346	2	4	9	13
50-54 ans	9	104	187	291	1	3	5	8
55-59 ans	15	128	195	323	0	3	5	8
60-64 ans	24	118	143	261	1	5	3	8
65-69 ans	24	136	121	257	0	0	1	1
70-74 ans	13	115	80	195	0	0	2	2
75-79 ans	17	54	51	105	0	0	1	1
80-84 ans	7	50	24	74	0	1	0	1
85-89 ans	9	18	12	30	0	0	0	0
90-94 ans	1	4	4	8	0	0	0	0
95 ans et +	0	1	0	1	0	0	0	0
Âge indét.	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	**175**	**1 392**	**2 936**	**4 328**	**10**	**77**	**109**	**186**

Victimes cyclomotoristes

	France métropolitaine				Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	0	0	1	1	0	1	3	4
5-9 ans	0	3	9	12	0	2	5	7
10-14 ans	4	105	150	255	0	8	13	21
15-17 ans	28	731	1 053	1 784	0	33	59	92
18-19 ans	24	246	520	766	1	28	48	76
20-24 ans	10	234	703	937	7	56	66	122
25-29 ans	10	121	439	560	6	28	65	93
30-34 ans	10	133	298	431	4	27	38	65
35-39 ans	9	121	238	359	1	29	36	65
40-44 ans	4	83	145	228	3	11	27	38
45-49 ans	8	83	130	213	1	17	21	38
50-54 ans	4	74	97	171	0	8	15	23
55-59 ans	9	53	66	119	3	5	17	22
60-64 ans	4	27	34	61	2	7	9	16
65-69 ans	5	16	18	34	0	4	2	6
70-74 ans	1	16	5	21	0	0	2	2
75-79 ans	1	6	7	13	0	1	4	5
80-84 ans	1	0	1	1	0	1	0	1
85-89 ans	1	1	2	3	0	0	0	0
90-94 ans	0	0	0	0	0	0	0	0
95 ans et +	0	0	0	0	0	0	0	0
Âge indét.	0	1	2	3	0	0	0	0
Total	**133**	**2 054**	**3 918**	**5 972**	**28**	**266**	**430**	**696**

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2018.*

Victimes motocyclistes

	France métropolitaine				Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	0	1	2	3	0	0	1	1
5-9 ans	0	7	19	26	0	2	4	6
10-14 ans	0	29	52	81	0	3	7	10
15-17 ans	12	189	233	422	1	15	23	38
18-19 ans	16	198	259	457	3	17	15	32
20-24 ans	76	745	1 183	1 928	7	43	37	80
25-29 ans	91	665	1 299	1 964	16	42	47	89
30-34 ans	69	521	1 030	1 551	6	46	33	79
35-39 ans	59	456	844	1 300	7	42	31	73
40-44 ans	83	396	822	1 218	5	16	28	44
45-49 ans	66	466	817	1 283	4	23	16	39
50-54 ans	44	505	738	1 243	4	28	24	52
55-59 ans	58	397	572	969	0	16	10	26
60-64 ans	26	258	259	517	0	2	7	9
65-69 ans	18	92	94	186	0	3	7	10
70-74 ans	6	50	44	94	0	0	0	0
75-79 ans	2	13	12	25	0	1	0	1
80-84 ans	0	3	4	7	0	0	0	0
85-89 ans	0	1	3	4	0	0	0	0
90-94 ans	1	0	0	0	0	0	0	0
95 ans et +	0	0	1	1	0	0	0	0
Âge indét.	0	0	1	1	0	0	0	0
Total	**627**	**4 992**	**8 288**	**13 280**	**53**	**299**	**290**	**589**

Victimes usagers de véhicules de tourisme

	France métropolitaine				Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	17	129	552	681	3	9	17	26
5-9 ans	19	158	632	790	1	11	24	35
10-14 ans	14	125	571	696	0	12	33	45
15-17 ans	31	236	593	829	4	16	30	46
18-19 ans	99	615	1 517	2 132	8	20	53	73
20-24 ans	215	1 229	3 596	4 825	14	70	101	171
25-29 ans	151	860	2 824	3 684	17	48	119	167
30-34 ans	119	632	2 414	3 046	11	40	82	122
35-39 ans	99	549	2 029	2 578	3	33	68	101
40-44 ans	79	537	1 727	2 264	3	22	65	87
45-49 ans	85	519	1 577	2 096	2	22	44	66
50-54 ans	89	458	1 440	1 898	3	27	52	79
55-59 ans	95	453	1 161	1 614	2	14	44	58
60-64 ans	67	378	846	1 224	1	16	19	35
65-69 ans	86	374	681	1 055	1	10	21	31
70-74 ans	84	357	521	878	1	8	14	22
75-79 ans	85	294	379	673	1	3	7	10
80-84 ans	84	258	290	548	0	3	4	7
85-89 ans	85	125	157	282	0	3	1	4
90-94 ans	29	49	55	104	0	0	0	0
95 ans et +	5	3	5	8	0	0	0	0
Âge indét.	0	1	2	3	0	0	0	0
Total	**1 637**	**8 339**	**23 569**	**31 908**	**75**	**387**	**798**	**1 185**

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2018.*

Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, métropole

Conducteurs tous véhicules

Accidents avec un conducteur	Nombre d'accidents mortels	Tués parmi ces conducteurs	Autres tués dans l'accident par tranche d'âge										Total
			0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	total autres	
0-14 ans	15	14	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	16
15-17 ans	68	55	0	5	2	1	3	0	1	1	4	17	72
18-24 ans	694	361	13	36	84	60	41	32	44	32	47	389	750
25-34 ans	839	430	33	17	76	44	60	62	62	47	78	479	909
35-44 ans	743	338	33	12	76	73	27	68	66	42	72	469	807
45-54 ans	720	321	20	24	54	71	57	22	64	57	84	453	774
55-64 ans	584	305	12	12	33	47	51	44	29	35	61	324	629
65-74 ans	374	234	9	1	13	27	14	17	21	17	47	166	400
75 ans et +	390	268	2	0	11	11	13	11	15	18	72	153	421

Part des conducteurs présumés responsables selon l'âge (tous véhicules)

Classe d'âge	Accidents mortels			Accidents corporels		
	présumés responsables	total conducteurs	% présumés responsables	présumés responsables	total conducteurs	% présumés responsables
15-19 ans	209	290	72%	3 721	6 833	54%
20-24 ans	359	522	69%	6 238	12 280	51%
25-29 ans	293	475	62%	5 064	11 300	45%
30-34 ans	258	431	60%	4 222	10 167	42%
35-39 ans	226	424	53%	3 584	9 052	40%
40-44 ans	194	387	50%	3 203	8 220	39%
45-49 ans	190	424	45%	3 070	8 016	38%
50-54 ans	174	375	46%	2 880	7 242	40%
55-59 ans	170	374	45%	2 386	6 106	39%
60-64 ans	138	248	56%	1 724	3 998	43%
65-69 ans	126	213	59%	1 336	2 994	45%
70-74 ans	111	174	64%	1 116	2 261	49%
75-79 ans	103	146	71%	846	1 498	56%
80-84 ans	85	119	71%	719	1 153	62%
85-89 ans	92	113	81%	450	634	71%
90-94 ans	23	30	77%	141	191	74%
95 ans et +	1	2	50%	10	22	45%
Âge indét.	0	0	-	12	24	50%
Ensemble	**2 752**	**4 747**	**58%**	**40 722**	**91 991**	**44%**

Conducteurs des véhicules de tourisme

Accidents avec un conducteur de VT	Nombre d'accidents mortels	Tués parmi ces conducteurs	Autres tués dans l'accident par tranche d'âge										Total
			0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	total autres	
0-14 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15-17 ans	11	4	0	2	1	1	2	0	0	1	1	8	12
18-24 ans	518	225	12	32	85	53	37	25	39	23	38	344	569
25-34 ans	536	230	24	11	52	59	47	38	42	32	55	360	590
35-44 ans	418	147	30	8	41	53	35	42	39	24	42	314	461
45-54 ans	388	147	16	15	25	45	31	31	33	28	53	277	424
55-64 ans	316	138	6	7	18	32	26	26	28	20	42	205	343
65-74 ans	269	142	8	1	9	23	12	12	20	18	43	146	288
75 ans et +	339	215	2	0	11	11	13	11	14	18	75	155	370

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2018.*

Nombre de piétons et de véhicules impliqués, par milieu et par type d'accident

	En agglomération			Hors agglomération			Autoroutes			Ensemble réseaux		
	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.
PIÉTONS												
Piétons à pied		9 637	257		502	35		50	30		10 189	322
BICYCLETTES												
Bicyclettes	312	246	3 376	110	9	745	0	0	5	422	255	4 126
CYCLOS												
Cyclos sauf scooters	462	149	2 262	237	5	509	4	0	10	703	154	2 781
Scooters ≤ 50 cm³	424	253	1 701	40	3	98	3	0	4	467	256	1 803
MOTOS LÉGÈRES												
Motos ≤ 125 cm³ sauf scooters	266	125	1 411	117	2	267	29	0	162	412	127	1 840
Scooters > 50 et ≤ 125 cm³	230	149	1 260	39	1	87	35	0	104	304	150	1 451
MOTOS LOURDES												
Motos > 125 cm³ sauf scooters	643	257	3 457	988	11	1 695	216	0	757	1 847	268	5 909
Scooters > 125 cm³	153	142	1 096	41	1	108	39	0	140	233	143	1 344
VÉHICULES DE TOURISME												
Véhicules de tourisme	2 172	6 362	26 020	3 502	339	12 541	1 036	28	6 481	6 710	6 729	45 042
VÉHICULES UTILITAIRES												
Véhicules utilitaires	143	763	2 749	163	36	1 131	118	7	1 089	424	806	4 969
POIDS LOURDS												
PL 3,5 t < PTAC ≤ 7,5 t	7	42	173	9	3	101	4	0	57	20	45	331
PL > 7,5 t	11	65	269	34	3	218	7	0	148	52	68	635
PL avec remorques	9	28	165	30	10	397	19	6	300	58	44	862
Tracteurs routiers	0	3	8	1	0	20	0	0	21	1	3	49
Tracteurs avec semi-remorque	7	19	93	35	3	313	36	3	393	78	25	799
TRANSPORTS EN COMMUN												
Autobus	23	178	384	3	4	38	0	0	16	26	182	438
Autocars	3	19	67	11	2	54	4	0	11	18	21	132
AUTRES												
Tracteurs agricoles	9	4	44	25	3	142	0	0	1	34	7	187
Voiturettes	45	47	187	27	1	83	1	0	1	73	48	271
Quads ≤ 50 cm³	11	1	8	6	0	2	0	0	0	17	1	10
Quads > 50 cm³	43	5	24	58	1	21	0	0	0	101	6	45
Engins spéciaux	7	28	87	8	2	32	2	1	2	17	31	121
Trains	0	1	14	0	1	11	0	0	0	0	2	25
Tramw ays	0	52	77	0	0	0	0	0	0	0	52	77
Autres ou indéterminés	52	92	451	11	13	79	5	2	40	68	107	570
Tous véhicules	**5 032**	**9 030**	**45 383**	**5 495**	**453**	**18 692**	**1 558**	**47**	**9 742**	**12 085**	**9 530**	**73 817**

NB : pour 2018, les EDP motorisés (trottinettes électriques…) ou non motorisés (rollers, trottinettes…) sont intégrés à la catégorie « autres ».

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2018*.

Les séries longues du BAAC[1]

Accidents corporels en métropole, 1970-2018 (données brutes)

Année	Janv.	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Évol. en %
1970	15 838	14 783	16 262	16 567	19 829	21 162	21 645	20 482	20 851	21 547	20 917	18 167	228 050	-
1971	15 782	14 913	16 947	19 169	22 444	22 517	24 208	21 279	21 563	23 729	20 364	19 549	242 464	6.3%
1972	17 991	17 189	20 410	20 435	22 849	24 097	24 048	20 916	22 528	25 371	22 303	21 817	259 954	7.2%
1973	19 730	17 805	21 089	21 348	24 162	23 663	22 188	20 743	24 150	24 221	22 222	19 891	261 212	0.5%
1974	18 563	16 211	18 597	19 971	22 622	24 419	23 157	20 569	21 886	22 907	21 470	21 006	251 378	-3.8%
1975	18 919	16 572	18 914	19 111	21 824	23 803	24 308	21 047	21 511	22 633	22 476	20 074	251 192	-0.1%
1976	18 017	16 563	18 266	19 940	23 147	24 937	24 782	20 224	21 706	24 252	21 406	20 078	253 318	0.8%
1977	18 339	17 232	19 306	19 066	22 288	22 711	23 332	18 899	21 740	24 509	21 948	20 788	250 158	-1.2%
1978	19 168	14 940	18 906	18 675	20 847	23 356	21 076	17 200	20 779	22 306	21 070	20 492	238 815	-4.5%
1979	16 125	15 964	19 999	19 662	21 864	23 210	22 175	18 651	20 003	22 652	21 415	21 253	242 973	1.7%
1980	17 676	16 491	18 853	18 277	21 463	23 167	21 845	19 575	21 258	23 860	20 394	19 629	242 488	-0.2%
1981	15 881	13 743	16 714	16 775	18 542	18 886	20 479	18 188	19 911	22 436	19 793	18 347	219 695	-9.4%
1982	15 835	15 118	17 534	16 972	20 023	20 299	20 064	16 273	18 895	21 036	18 920	19 541	220 510	0.4%
1983	16 723	13 510	16 438	16 429	18 114	19 563	19 079	16 463	18 482	19 723	17 716	17 406	209 646	-4.9%
1984	16 410	13 821	15 412	15 314	16 536	17 850	17 160	14 941	16 823	18 952	18 416	17 820	199 455	-4.9%
1985	12 298	11 616	14 829	15 213	16 397	18 326	17 859	16 285	17 509	18 726	16 412	15 613	191 083	-4.2%
1986	14 284	10 490	13 603	13 731	16 226	16 615	16 139	15 379	16 838	18 637	15 998	16 638	184 578	-3.4%
1987	11 248	10 942	12 510	13 197	14 340	15 498	15 133	13 983	15 382	17 167	16 110	15 489	170 999	-7.4%
1988	14 517	13 149	13 838	13 626	16 013	15 706	16 097	13 209	14 822	16 021	14 250	14 639	175 887	2.9%
1989	13 555	12 014	13 879	13 134	14 242	15 539	14 888	13 031	14 537	16 422	14 575	14 773	170 589	-3.0%
1990	13 271	12 112	13 326	13 441	13 979	14 601	14 391	12 462	13 898	15 184	14 123	11 779	162 567	-4.7%
1991	11 099	9 196	11 494	12 211	12 112	13 696	13 861	12 359	13 334	13 951	13 126	12 447	148 886	-8.4%
1992	10 791	10 907	11 471	11 539	12 593	12 765	12 271	11 074	12 129	13 322	12 991	11 509	143 362	-3.7%
1993	10 863	9 019	10 236	10 867	12 259	13 033	13 052	11 146	12 075	12 147	11 106	11 697	137 500	-4.1%
1994	11 294	9 318	10 226	10 530	10 883	11 837	11 516	10 156	11 407	12 588	11 122	11 849	132 726	-3.5%
1995	10 251	9 754	10 826	10 079	11 540	11 905	11 650	10 458	11 352	12 231	11 203	11 700	132 949	0.2%
1996	10 101	8 821	9 331	9 651	10 077	11 795	11 269	9 952	11 154	12 092	11 141	10 022	125 406	-5.7%
1997	8 632	8 299	9 916	10 049	10 680	11 259	11 029	10 259	10 985	12 232	11 117	10 745	125 202	-0.2%
1998	9 987	8 455	9 591	10 042	10 853	11 052	10 412	9 857	10 905	11 815	11 109	10 309	124 387	-0.7%
1999	9 387	8 080	9 869	9 707	11 013	11 857	11 158	9 764	11 362	11 604	10 229	10 494	124 524	0.1%
2000	9 767	8 858	9 885	9 910	10 511	10 433	10 379	8 923	10 481	11 093	10 523	10 460	121 223	-2.7%
2001	9 569	8 435	10 065	9 269	9 601	10 611	10 097	8 986	10 033	11 036	9 857	9 186	116 745	-3.7%
2002	8 600	7 804	9 065	8 831	9 219	9 571	9 141	8 067	9 077	9 507	8 771	7 817	105 470	-9.7%
2003	6 543	5 694	7 360	7 238	7 995	9 004	8 319	7 146	8 251	8 452	7 332	6 886	90 220	-14.5%
2004	6 594	5 781	6 526	6 692	7 502	8 230	7 550	6 592	7 813	8 073	7 155	6 882	85 390	-5.4%
2005	6 922	5 387	6 382	6 410	7 604	8 273	7 472	6 285	7 694	7 851	7 406	6 839	84 525	-1.0%
2006	6 114	5 066	6 012	6 259	6 739	7 654	7 227	5 874	7 270	7 564	7 350	7 180	80 309	-5.0%
2007	6 207	5 741	6 557	6 818	6 776	7 349	7 189	6 065	7 309	7 646	7 023	6 592	81 272	1.2%
2008	5 958	5 655	5 863	5 724	6 346	6 610	6 773	5 340	6 724	7 329	6 153	6 012	74 487	-8.3%
2009	5 247	4 664	5 714	5 947	6 461	7 008	6 478	5 758	6 611	6 984	6 043	5 400	72 315	-2.9%
2010	4 545	4 299	5 326	5 866	5 904	6 546	6 288	5 147	6 408	6 570	5 929	4 460	67 288	-7.0%
2011	4 912	4 357	5 333	5 744	6 098	5 722	5 415	4 748	5 976	5 995	5 253	5 471	65 024	-3.4%
2012	4 900	3 810	5 034	4 426	5 193	5 597	5 275	4 398	5 685	5 898	5 175	5 046	60 437	-7.1%
2013	4 259	3 755	3 887	4 420	4 503	5 376	5 509	4 341	5 493	5 381	4 989	4 899	56 812	-6.0%
2014	4 649	4 091	4 609	4 825	4 958	5 435	4 769	4 100	5 324	5 627	5 055	4 749	58 191	2.4%
2015	4 277	3 709	4 273	4 637	4 741	5 528	5 041	4 279	5 200	5 085	4 998	4 835	56 603	-2.7%
2016	4 655	3 958	4 414	4 293	4 967	5 182	5 080	4 166	5 255	5 451	5 201	4 900	57 522	1.6%
2017	4 420	3 876	4 946	4 948	5 112	5 747	5 148	4 291	5 088	5 351	4 987	4 699	58 613	1.9%
2018	4 228	3 339	3 974	4 674	4 874	5 420	5 061	4 156	5 370	5 501	4 698	4 471	55 766	-4.9%

[1] Sources : ONISR, fichier national des accidents corporels et archives du Cerema Nord-Picardie

Personnes tuées en métropole, 1970-2018 (données brutes)

Année	Janv.	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Évol. en %	
1970	1 117	930	1 017	915	1 152	1 273	1 550	1 540	1 315	1 426	1 498	1 303	15 036	-	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1971	950	945	1 001	1 201	1 369	1 338	1 745	1 587	1 466	1 628	1 426	1 405	16 061	6.8%	
1972	1 256	1 066	1 249	1 198	1 366	1 371	1 647	1 438	1 483	1 615	1 403	1 453	16 545	3.0%	
1973	1 224	1 003	1 111	1 354	1 305	1 303	1 369	1 386	1 518	1 372	1 363	1 161	15 469	-6.5%	
1974	955	757	935	958	1 034	1 215	1 326	1 286	1 253	1 150	1 151	1 307	13 327	-13.8%	
1975	1 009	791	985	871	996	1 162	1 390	1 275	1 142	1 187	1 103	1 085	12 996	-2.5%	
1976	995	845	912	954	1 161	1 308	1 503	1 341	1 170	1 247	1 100	1 041	13 577	4.5%	
1977	936	800	917	918	1 096	1 045	1 370	1 098	1 084	1 321	1 175	1 201	12 961	-4.5%	
1978	1 013	717	917	865	925	1 134	1 175	966	1 002	1 144	1 037	1 061	11 956	-7.8%	
1979	784	805	905	964	1 024	1 079	1 290	1 124	930	1 107	1 117	1 068	12 197	2.0%	
1980	891	774	884	900	1 036	1 109	1 183	1 326	1 103	1 180	1 090	1 038	12 514	2.6%	
1981	862	703	849	823	968	971	1 205	1 250	1 020	1 227	1 030	1 045	11 953	-4.5%	
1982	836	751	849	892	1 048	1 040	1 373	1 003	979	1 120	996	1 143	12 030	0.6%	
1983	890	665	778	853	895	1 009	1 302	1 052	1 095	1 092	1 008	1 036	11 675	-3.0%	
1984	924	742	820	806	881	1 008	1 154	971	1 016	1 059	1 061	1 083	11 525	-1.3%	
1985	600	611	721	706	871	991	1 092	1 102	953	993	905	902	10 447	-9.4%	
1986	826	576	737	743	870	985	1 056	1 140	938	1 116	960	1 012	10 959	4.9%	
1987	654	588	728	713	761	847	949	938	902	885	944	946	9 855	-10.1%	
1988	854	747	769	808	911	910	1 088	908	857	944	843	909	10 548	7.0%	
1989	807	681	787	772	800	859	1 044	914	940	966	982	976	10 528	-0.2%	
1990	881	729	762	824	789	912	997	942	881	944	889	739	10 289	-2.3%	
1991	737	572	683	678	762	835	966	1 006	895	828	839	816	9 617	-6.5%	
1992	732	650	671	729	762	776	876	790	765	788	791	753	9 083	-5.6%	
1993	725	546	668	656	768	816	980	881	783	755	707	767	9 052	-0.3%	
1994	682	573	555	622	710	707	811	768	740	784	753	828	8 533	-5.7%	
1995	686	571	652	657	662	745	843	749	663	752	702	730	8 412	-1.4%	
1996	626	535	615	562	623	732	742	760	702	738	755	690	8 080	-3.9%	
1997	482	483	634	610	680	703	725	785	713	765	735	674	7 989	-1.1%	
1998	659	555	611	641	688	684	843	765	698	795	749	749	8 437	5.6%	
1999	668	523	556	601	666	668	762	750	725	691	665	754	8 029	-4.8%	
2000	593	590	563	663	595	645	717	616	637	699	604	721	7 643	-4.8%	
2001	596	518	596	580	553	704	753	644	677	698	645	756	7 720	1.0%	
2002	592	568	603	576	612	631	661	634	601	666	572	526	7 242	-6.2%	
2003	393	363	449	413	519	551	570	560	517	510	419	467	5 731	-20.9%	
2004	404	331	349	368	468	441	529	504	493	505	401	439	5 232	-8.7%	
2005	405	345	396	370	450	480	608	478	441	472	413	460	5 318	-	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
2006	346	266	314	369	382	392	471	420	425	439	405	480	4 709	-11.5%	
2007	395	286	318	411	346	385	478	399	428	368	396	410	4 620	-1.9%	
2008	327	292	362	312	399	306	416	392	334	440	333	362	4 275	-7.5%	
2009	288	299	294	327	386	403	396	412	384	429	349	306	4 273	0.0%	
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295	3 992	-6.6%	
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333	3 963	-0.7%	
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319	3 653	-7.8%	
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313	3 268	-10.5%	
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286	3 384	3.5%	
2015	262	235	219	258	267	299	353	332	257	378	296	305	3 461	2.3%	
2016	236	263	255	243	294	285	356	301	334	315	258	337	3 477	0.5%	
2017	255	204	267	281	297	324	343	297	297	319	272	292	3 448	-0.8%	
2018	229	218	235	284	268	290	328	246	322	274	268	286	3 248	-5.8%	

Blessés hospitalisés plus de 6 jours (1970-2004) et blessés hospitalisés plus de 24h (2005-2018) en métropole (données brutes)

Année	Janv.	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Évol. en %	
1970	6 792	6 116	6 999	6 639	8 341	8 484	9 474	9 485	8 894	8 784	8 729	7 675	96 412	-	Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 6 jours
1971	6 561	6 068	6 680	8 203	9 621	9 224	10 707	10 104	9 177	10 013	8 387	8 200	102 945	6.8%	
1972	7 580	6 848	8 184	8 498	9 321	9 667	10 792	9 685	9 360	10 057	8 716	8 738	107 446	4.4%	
1973	7 606	6 398	7 581	8 440	9 243	9 017	8 940	8 804	9 448	8 917	8 312	7 092	99 798	-7.1%	
1974	6 341	5 611	6 761	6 888	8 071	8 994	8 708	8 819	8 049	7 973	8 014	7 794	92 023	-7.8%	
1975	6 871	6 022	6 974	6 681	8 078	8 687	9 398	8 989	7 926	7 971	8 065	7 062	92 724	0.8%	
1976	6 243	5 771	6 361	6 893	8 084	8 712	9 792	8 629	8 020	8 601	7 387	7 046	91 539	-1.3%	
1977	6 590	5 947	6 707	6 919	8 043	8 195	9 374	8 115	8 061	8 869	7 938	7 488	92 246	0.8%	
1978	6 828	5 200	6 533	6 818	7 382	8 357	8 334	7 176	7 580	7 980	7 479	7 262	86 929	-5.8%	
1979	5 906	5 598	6 981	7 579	8 021	8 823	8 948	7 976	7 288	7 743	7 560	7 584	90 007	3.5%	
1980	6 229	5 680	6 397	6 522	7 660	8 442	8 540	9 263	7 709	8 405	7 228	6 541	88 616	-1.5%	
1981	5 900	5 159	5 890	6 292	7 120	7 268	8 366	8 055	7 412	8 358	7 145	6 863	83 828	-5.4%	
1982	5 675	5 172	5 978	6 087	7 248	7 192	7 787	6 841	6 932	7 480	6 666	6 953	80 011	-4.6%	
1983	5 863	4 628	5 560	6 013	6 449	6 989	7 530	6 951	6 643	6 884	6 101	6 208	75 819	-5.2%	
1984	5 625	4 633	5 259	5 319	5 722	6 304	6 585	6 214	6 058	6 514	6 462	6 368	71 063	-6.3%	
1985	4 090	4 101	5 072	5 069	5 625	6 360	6 808	6 587	6 074	6 327	5 408	5 390	66 911	-5.8%	
1986	4 645	3 445	4 547	4 489	5 517	5 692	6 105	6 194	5 667	6 146	5 550	5 497	63 494	-5.1%	
1987	3 701	3 493	3 993	4 208	4 802	5 166	5 592	5 412	5 273	5 770	5 381	5 111	57 902	-8.8%	
1988	4 664	4 172	4 252	4 546	5 479	5 048	5 840	4 924	4 827	5 138	4 585	4 697	58 172	0.5%	
1989	4 141	3 609	4 379	4 189	4 619	5 055	5 267	4 664	4 621	5 203	4 547	4 792	55 086	-5.3%	
1990	4 106	3 795	4 023	4 366	4 422	4 840	5 025	4 646	4 587	4 695	4 444	3 629	52 578	-4.6%	
1991	3 354	2 749	3 469	3 813	3 700	4 377	4 794	4 504	4 355	4 228	3 981	3 795	47 119	-10.4%	
1992	3 372	3 268	3 434	3 603	3 985	4 005	4 177	4 139	3 733	3 975	3 816	3 458	44 965	-4.6%	
1993	3 390	2 684	3 080	3 370	3 852	4 005	4 535	4 216	3 883	3 685	3 337	3 498	43 535	-3.2%	
1994	3 333	2 727	2 889	3 217	3 206	3 528	3 994	3 703	3 585	3 560	3 323	3 456	40 521	-6.9%	
1995	2 910	2 782	3 111	3 056	3 497	3 526	3 885	3 554	3 232	3 389	3 050	3 265	39 257	-3.1%	
1996	2 821	2 462	2 582	2 796	2 962	3 418	3 472	3 445	3 242	3 257	2 985	2 762	36 204	-7.8%	
1997	2 339	2 203	2 744	2 756	3 126	3 347	3 428	3 517	3 053	3 254	3 037	2 912	35 716	-1.3%	
1998	2 581	2 261	2 433	2 643	3 103	3 068	3 122	3 263	2 949	3 062	2 755	2 737	33 977	-4.9%	
1999	2 313	1 941	2 331	2 456	2 934	3 025	3 253	3 021	2 916	2 783	2 498	2 380	31 851	-6.3%	
2000	2 207	2 035	2 196	2 261	2 357	2 386	2 575	2 368	2 222	2 358	2 233	2 209	27 407	-14.0%	
2001	2 034	1 767	2 059	2 014	2 107	2 463	2 495	2 477	2 292	2 257	2 156	2 071	26 192	-4.4%	
2002	1 890	1 737	2 064	2 023	2 157	2 277	2 329	2 107	2 087	1 927	1 888	1 605	24 091	-8.0%	
2003	1 361	1 192	1 511	1 482	1 636	2 068	1 870	1 882	1 760	1 597	1 452	1 396	19 207	-20.3%	
2004	1 299	1 124	1 193	1 341	1 558	1 739	1 721	1 556	1 537	1 563	1 439	1 365	17 435	-9.2%	
2005	2 885	2 150	2 475	2 577	3 065	3 683	4 021	3 756	3 897	4 067	3 616	3 619	39 811	-	Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
2006	3 093	2 524	2 920	3 261	3 387	4 003	4 009	3 333	3 738	3 584	3 381	3 429	40 662	2.1%	
2007	2 857	2 628	3 037	3 305	3 265	3 576	3 796	3 326	3 414	3 359	3 015	3 037	38 615	-5.0%	
2008	2 749	2 536	2 685	2 696	3 095	3 172	3 508	3 025	2 948	3 248	2 673	2 630	34 965	-9.5%	
2009	2 348	2 110	2 580	2 735	3 162	3 238	3 338	3 127	2 921	2 911	2 549	2 304	33 323	-4.7%	
2010	1 902	1 777	2 267	2 766	2 784	3 021	3 146	2 715	2 860	2 723	2 501	1 931	30 393	-8.8%	
2011	2 142	1 978	2 232	2 614	2 726	2 614	2 659	2 540	2 715	2 745	2 319	2 395	29 679	-2.3%	
2012	2 036	1 570	2 178	1 913	2 412	2 565	2 538	2 383	2 703	2 552	2 248	2 044	27 142	-8.5%	
2013	1 757	1 561	1 657	1 999	2 008	2 466	2 852	2 459	2 456	2 447	2 092	2 212	25 966	-4.3%	
2014	1 994	1 730	2 069	2 104	2 352	2 600	2 345	2 257	2 398	2 488	2 185	2 113	26 635	2.6%	
2015	1 819	1 615	1 844	2 173	2 273	2 621	2 622	2 384	2 478	2 356	2 179	2 231	26 595	-0.2%	
2016	2 100	1 733	1 913	1 928	2 374	2 529	2 756	2 315	2 498	2 446	2 223	2 372	27 187	2.2%	
2017	1 804	1 674	2 174	2 342	2 494	2 890	2 759	2 402	2 395	2 432	2 265	2 101	27 732	2.0%	
2018	1 663	1 387	1 526	1 857	1 980	2 150	2 139	1 764	1 893	1 847	1 502	1 530	21 238	-23.4%	

Attention, en 2018 il semble que certains départements (dont les Bouches du Rhône) aient modifié leur process de validation de la qualité de blessé hospitalisé vs blessé léger. Ceci expliquerait pour partie la forte baisse du nombre de blessés hospitalisés entre 2017 et 2018.

Total des personnes blessées en métropole, 1970-2018 (données brutes)

Année	Janv.	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Évol. en %
1970	21 768	20 306	23 012	22 537	28 278	29 701	31 566	31 816	29 093	29 473	28 664	25 342	321 556	-
1971	21 825	20 406	23 117	27 560	32 884	31 841	35 845	33 168	30 180	33 172	28 035	27 430	345 463	7.4%
1972	25 208	23 809	28 392	29 554	32 874	34 222	36 615	32 595	32 234	35 200	30 384	30 731	371 818	7.6%
1973	27 605	24 714	28 917	31 370	34 063	33 152	32 181	30 752	33 745	32 675	30 027	27 109	366 310	-1.5%
1974	24 340	21 482	25 285	27 162	30 809	34 240	32 506	30 649	30 190	30 417	29 058	28 182	344 320	-6.0%
1975	25 051	22 165	26 149	25 388	30 752	32 801	34 368	31 498	29 489	29 886	30 720	27 459	345 726	0.4%
1976	24 325	22 111	24 685	27 108	31 850	33 612	35 444	30 206	29 687	32 690	28 718	27 309	347 745	0.6%
1977	24 976	23 026	25 776	26 424	31 360	31 078	34 151	28 233	29 479	33 505	29 776	28 316	346 100	-0.5%
1978	25 960	20 413	25 478	26 042	28 772	32 000	30 172	25 017	28 040	29 745	28 046	28 062	327 747	-5.3%
1979	22 328	21 861	27 191	27 954	30 250	32 410	31 727	27 535	27 304	29 903	28 256	29 180	335 899	2.5%
1980	23 508	22 021	25 356	25 066	29 672	32 045	31 068	31 754	28 928	31 827	27 929	26 698	335 872	0.0%
1981	21 684	18 886	22 750	23 877	26 953	27 077	30 030	27 680	28 048	31 415	27 658	26 650	312 708	-6.9%
1982	21 992	21 054	23 944	23 928	28 597	28 460	29 269	24 478	26 276	29 464	26 024	27 128	310 614	-0.7%
1983	22 979	18 583	22 153	23 372	25 725	27 388	27 749	24 726	25 967	27 116	24 342	24 170	294 270	-5.3%
1984	22 642	19 087	21 584	21 686	23 624	25 218	25 196	22 623	24 170	25 995	25 302	25 365	282 492	-4.0%
1985	17 378	15 925	20 889	21 388	23 308	26 209	26 079	24 761	24 408	25 482	23 053	21 850	270 730	-4.2%
1986	19 444	14 537	19 115	19 262	22 700	23 303	23 407	23 017	23 240	25 634	22 288	23 004	258 951	-4.4%
1987	15 570	15 175	16 915	18 119	19 965	21 410	21 742	20 646	20 879	23 262	22 370	21 592	237 645	-8.2%
1988	19 943	17 759	18 777	19 091	22 721	21 704	23 414	19 334	20 228	21 867	19 210	19 994	244 042	2.7%
1989	18 476	16 627	18 761	18 348	19 544	21 244	21 521	19 156	19 624	22 381	19 820	20 496	235 998	-3.3%
1990	18 235	16 617	17 872	18 983	19 027	20 348	20 569	18 301	19 339	20 668	19 460	16 441	225 860	-4.3%
1991	14 922	12 641	15 666	16 849	16 688	18 990	19 761	17 841	18 542	18 886	18 080	17 102	205 968	-8.8%
1992	14 886	14 939	15 769	15 676	17 579	17 727	17 278	16 421	16 427	18 169	17 577	15 656	198 104	-3.8%
1993	14 651	12 293	13 574	15 054	17 102	17 711	18 473	16 243	16 398	16 578	14 912	16 031	189 020	-4.6%
1994	15 356	12 552	13 428	14 627	14 903	15 694	16 172	14 786	15 539	16 920	14 819	16 036	180 832	-4.3%
1995	13 653	13 271	14 518	13 972	15 858	15 961	16 475	15 058	15 326	16 217	14 777	16 317	181 403	0.3%
1996	13 449	11 791	12 595	13 108	13 752	15 952	15 553	14 389	14 845	16 099	14 950	13 634	170 117	-6.2%
1997	11 557	11 024	13 317	13 437	14 461	15 495	15 241	14 950	14 380	16 157	14 996	14 563	169 578	-0.3%
1998	13 207	11 436	12 633	13 926	14 650	14 912	14 358	14 000	14 784	15 864	14 881	13 884	168 535	-0.6%
1999	12 507	10 875	12 936	13 120	14 903	15 891	15 423	14 021	14 967	15 277	13 612	14 040	167 572	-0.6%
2000	13 157	11 729	13 126	13 631	13 905	13 732	14 362	12 434	13 647	14 530	13 910	13 954	162 117	-3.3%
2001	12 549	11 243	13 341	12 539	12 398	13 910	13 639	12 426	13 235	13 989	12 659	12 017	153 945	-5.0%
2002	11 088	10 109	11 821	11 488	12 112	12 547	12 333	11 135	11 651	12 070	11 366	10 119	137 839	-10.5%
2003	8 381	7 209	9 256	9 223	10 366	11 693	10 983	9 743	10 393	10 777	9 188	8 717	115 929	-15.9%
2004	8 350	7 330	8 112	8 654	9 543	10 518	9 756	8 874	9 712	10 242	8 982	8 654	108 727	-6.2%
2005	8 927	6 971	8 108	8 101	9 609	10 422	9 830	8 468	9 704	9 878	9 235	8 823	108 076	-0.6%
2006	7 724	6 445	7 562	7 969	8 537	9 718	9 463	7 782	9 284	9 453	9 146	9 042	102 125	-5.5%
2007	7 745	7 316	8 249	8 715	8 682	9 335	9 448	8 174	9 124	9 430	8 672	8 311	103 201	1.1%
2008	7 414	7 093	7 387	7 146	8 025	8 322	8 784	7 165	8 287	9 064	7 661	7 450	93 798	-9.1%
2009	6 610	5 848	7 208	7 438	8 236	8 769	8 390	7 593	8 031	8 567	7 500	6 744	90 934	-3.1%
2010	5 715	5 430	6 573	7 338	7 554	8 142	8 034	6 663	7 978	8 072	7 325	5 637	84 461	-7.1%
2011	6 025	5 478	6 553	7 256	7 519	7 165	7 036	6 101	7 346	7 474	6 440	6 858	81 251	-3.8%
2012	6 095	4 705	6 244	5 602	6 593	6 981	6 792	5 759	7 134	7 355	6 419	6 172	75 851	-6.6%
2013	5 178	4 593	4 878	5 481	5 678	6 576	7 017	5 735	6 759	6 602	6 053	6 057	70 607	-6.9%
2014	5 720	5 091	5 697	5 953	6 316	6 850	6 146	5 433	6 608	6 933	6 312	5 989	73 048	3.5%
2015	5 260	4 685	5 296	5 771	5 968	6 857	6 545	5 570	6 534	6 285	6 022	6 009	70 802	-3.1%
2016	5 915	4 839	5 459	5 354	6 273	6 627	6 622	5 463	6 530	6 855	6 527	6 181	72 645	2.6%
2017	5 419	4 787	6 156	6 233	6 367	7 193	6 795	5 523	6 295	6 497	6 192	5 927	73 384	1.0%
2018	5 201	4 148	5 012	5 884	6 255	6 715	6 532	5 407	6 614	6 688	5 803	5 628	69 887	-4.8%

Accidentalité en métropole, 2000-2018

Année	Accidents corporels		dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Blessés Hospitalisés plus de 24h	Blessés légers	Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %
2000*	121 223	-2.7%	-	8 170	-	-	-	161 590	-
2001*	116 745	-3.7%	-	8 253	1.0%	-	-	153 412	-5.1%
2002*	105 470	-9.7%	-	7 742	-6.2%	-	-	137 339	-10.5%
2003*	90 220	-14.5%	-	6 126	-20.9%	-	-	115 534	-15.9%
2004*	85 390	-5.4%	-	5 593	-8.7%	-	-	108 366	-6.2%
2005	84 525	-1.0%	4 857	5 318	-4.9%	39 811	68 265	108 076	-0.3%
2006	80 309	-5.0%	4 326	4 709	-11.5%	40 662	61 463	102 125	-5.5%
2007	81 272	1.2%	4 265	4 620	-1.9%	38 615	64 586	103 201	1.1%
2008	74 487	-8.3%	3 933	4 275	-7.5%	34 965	58 833	93 798	-9.1%
2009	72 315	-2.9%	3 956	4 273	0.0%	33 323	57 611	90 934	-3.1%
2010	67 288	-7.0%	3 706	3 992	-6.6%	30 393	54 068	84 461	-7.1%
2011	65 024	-3.4%	3 647	3 963	-0.7%	29 679	51 572	81 251	-3.8%
2012	60 437	-7.1%	3 386	3 653	-7.8%	27 142	48 709	75 851	-6.6%
2013	56 812	-6.0%	3 020	3 268	-10.5%	25 966	44 641	70 607	-6.9%
2014	58 191	2.4%	3 146	3 384	3.5%	26 635	46 413	73 048	3.5%
2015	56 603	-2.7%	3 160	3 461	2.3%	26 595	44 207	70 802	-3.1%
2016	57 522	1.6%	3 228	3 477	0.5%	27 187	45 458	72 645	2.6%
2017	58 613	1.9%	3 221	3 448	-0.8%	27 732	45 652	73 384	1.0%
2018	55 766	-4.9%	3 050	3 248	-5.8%	21 238	48 649	69 887	-4.8%

* estimation du nombre de personnes tuées à 30 jours à partir du nombre des personnes tuées à 6 jours, par application du coefficient majorateur de 1,069 pour les années 2000 à 2004, et déduction correspondante du nombre de blessés

Attention, en 2018 il semble que certains départements (dont les Bouches du Rhône) aient modifié leur processus de validation de la qualité de blessé hospitalisé vs blessé léger. Ceci expliquerait pour partie la forte baisse du nombre de blessés hospitalisés entre 2017 et 2018.

Accidentalité dans les départements d'outre-mer, 2005-2018

(Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion et Mayotte depuis le 1er janvier 2012)

Année	Accidents corporels		dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Blessés Hospitalisés plus de 24h	Blessés légers	Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %
2005	2 051	-	211	225	-	981	2 626	3 607	-
2006	2 684	30.9%	204	233	3.6%	1 207	2 648	3 855	6.9%
2007	2 578	-3.9%	201	218	-6.4%	1 139	2 369	3 508	-9.0%
2008	2 280	-11.6%	159	168	-22.9%	1 214	1 893	3 107	-11.4%
2009	2 094	-8.2%	159	170	1.2%	1 183	1 596	2 779	-10.6%
2010	2 091	-0.1%	164	180	5.9%	944	1 768	2 712	-2.4%
2011	1 950	-6.7%	141	148	-17.8%	956	1 665	2 621	-3.4%
2012	1 813	-7.0%	177	189	27.7%	965	1 393	2 358	-10.0%
2013	1 585	-12.6%	151	159	-15.9%	929	1 109	2 038	-13.6%
2014	1 663	4.9%	159	173	8.8%	867	1 227	2 094	2.7%
2015	2 051	23.3%	146	155	-10.4%	1 122	1 460	2 582	23.3%
2016	1 910	-6.9%	165	178	14.8%	1 189	1 293	2 482	-3.9%
2017	2 088	9.3%	139	152	-14.6%	1 261	1 506	2 767	11.5%
2018	2 017	-3.4%	136	144	-5.3%	931	1 711	2 642	-4.5%

Accidentalité dans les Outre-mer hors DOM, 2010-2018

(Saint-Pierre-et-Miquelon depuis 2016, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française et Nouvelle-Calédonie)

Année	Accidents corporels		dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Blessés Hospitalisés plus de 24h	Blessés légers	Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %
2010	755	-	93	100	-	529	457	986	-
2011	787	4.2%	73	85	-15.0%	566	474	1 040	5.5%
2012	770	-2.2%	84	94	10.6%	644	423	1 067	2.6%
2013	713	-7.4%	65	68	-27.7%	553	413	966	-9.5%
2014	577	-19.1%	77	89	30.9%	469	322	791	-18.1%
2015	544	-5.7%	67	71	-20.2%	440	334	774	-2.1%
2016	487	-10.5%	75	83	16.9%	441	251	692	-10.6%
2017	523	7.4%	70	84	1.2%	420	269	689	-0.4%
2018	569	8.8%	81	96	14.3%	386	338	724	5.1%

Accidentalité par classe d'âge, métropole

Personnes tuées, 1970-2018 (données brutes)

Année	Age ind	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total	
1970	0	1 262	756	2 877	3 823	3 841	1 586	891	15 036	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1971	54	1 334	827	3 346	4 109	3 871	1 612	908	16 061	
1972	42	1 248	915	3 640	4 378	3 759	1 633	930	16 545	
1973	47	1 232	872	3 446	4 072	3 394	1 490	916	15 469	
1974	24	1 015	824	2 906	3 495	2 905	1 330	828	13 327	
1975	24	1 000	746	2 964	3 246	2 888	1 322	806	12 996	
1976	34	918	878	3 147	3 427	2 884	1 399	890	13 577	
1977	114	944	742	3 089	3 331	2 685	1 241	815	12 961	
1978	135	843	714	2 858	2 930	2 473	1 211	792	11 956	
1979	96	866	713	3 084	3 162	2 381	1 117	778	12 197	
1980	109	851	784	3 154	3 222	2 446	1 115	833	12 514	
1981	84	781	614	3 014	3 260	2 384	1 002	814	11 953	
1982	63	766	604	3 008	3 336	2 437	908	908	12 030	
1983	60	715	516	2 932	3 373	2 403	857	819	11 675	
1984	61	688	489	2 852	3 459	2 355	764	857	11 525	
1985	45	633	469	2 494	3 211	2 055	717	823	10 447	
1986	34	636	461	2 723	3 375	2 104	791	835	10 959	
1987	41	566	426	2 337	3 085	1 888	719	793	9 855	
1988	33	550	433	2 551	3 302	1 886	817	976	10 548	
1989	30	532	449	2 536	3 460	1 897	704	920	10 528	
1990	26	501	433	2 520	3 466	1 840	694	809	10 289	
1991	24	483	349	2 377	3 337	1 620	658	769	9 617	
1992	20	418	300	2 315	3 030	1 626	721	653	9 083	
1993	10	421	361	2 173	3 001	1 636	714	736	9 052	
1994	11	431	315	1 971	2 743	1 564	804	694	8 533	
1995	8	414	371	1 857	2 794	1 562	743	663	8 412	
1996	9	392	360	1 666	2 685	1 502	751	715	8 080	
1997	11	381	388	1 673	2 668	1 461	703	704	7 989	
1998	8	366	324	1 825	2 902	1 512	722	778	8 437	
1999	52	333	377	1 746	2 667	1 490	636	728	8 029	
2000	133	343	331	1 633	2 522	1 411	590	680	7 643	
2001	82	284	351	1 726	2 579	1 410	603	685	7 720	
2002	85	246	293	1 562	2 435	1 356	601	664	7 242	
2003	82	210	258	1 218	1 858	1 065	460	580	5 731	
2004	13	179	216	1 227	1 718	981	369	529	5 232	
2005	20	143	260	1 222	1 645	1 034	384	610	5 318	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
2006	65	131	225	1 037	1 404	946	343	558	4 709	
2007	8	164	200	981	1 491	892	356	528	4 620	
2008		125	172	958	1 342	867	282	529	4 275	
2009		122	189	901	1 366	899	288	508	4 273	
2010	1	130	161	831	1 249	856	264	500	3 992	
2011	1	128	144	813	1 272	847	280	478	3 963	
2012		115	131	753	1 082	827	264	481	3 653	
2013		97	102	636	1 005	740	254	434	3 268	
2014	1	112	116	582	1 041	761	283	488	3 384	
2015		101	125	619	1 024	761	312	519	3 461	
2016		108	96	597	994	796	320	566	3 477	
2017		104	101	562	1 008	804	342	527	3 448	
2018		86	106	503	921	790	332	510	3 248	
Var 2018/2017	-	**-17.3%**	**5.0%**	**-10.5%**	**-8.6%**	**-1.7%**	**-2.9%**	**-3.2%**	**-5.8%**	

Accidentalité par catégorie d'usager, métropole

Personnes tuées, 1970-2018 (données brutes)

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble	
1970	3 202	795	2 638	306	7 523	189	226	28	129	15 036	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1971	3 341	738	2 666	549	8 100	246	253	52	116	16 061	
1972	3 180	728	2 647	700	8 627	242	274	32	115	16 545	
1973	2 914	665	2 526	739	7 916	224	260	72	153	15 469	
1974	2 690	574	2 319	721	6 373	243	269	17	121	13 327	
1975	2 517	565	2 131	698	6 431	275	201	47	131	12 996	
1976	2 463	643	2 079	770	7 014	235	251	7	115	13 577	
1977	2 371	577	1 735	842	6 780	277	229	26	124	12 961	
1978	2 125	571	1 618	782	6 233	260	214	35	118	11 956	
1979	2 092	589	1 381	970	6 547	263	202	38	115	12 197	
1980	2 201	659	1 273	1 057	6 701	267	209	34	113	12 514	
1981	1 952	555	1 058	813	6 970	234	215	25	131	11 953	
1982	1 910	501	1 113	807	7 111	214	183	64	127	12 030	
1983	1 879	536	955	846	6 956	152	198	27	126	11 675	
1984	1 760	465	864	820	7 121	193	159	18	125	11 525	
1985	1 557	426	797	810	6 419	161	148	15	114	10 447	
1986	1 639	438	714	790	6 867	171	207	14	119	10 959	
1987	1 479	419	675	793	6 002	174	177	9	127	9 855	
1988	1 592	401	717	862	6 439	216	192	19	110	10 548	
1989	1 472	407	688	930	6 514	217	180	15	105	10 528	
1990	1 407	401	657	946	6 295	238	194	32	119	10 289	
1991	1 327	364	504	980	5 992	188	154	29	79	9 617	
1992	1 165	348	504	945	5 725	187	123	6	80	9 083	
1993	1 131	329	490	861	5 835	159	136	23	88	9 052	
1994	1 126	321	472	816	5 423	154	122	18	81	8 533	
1995	1 027	374	471	780	5 389	126	128	41	76	8 412	
1996	987	300	478	741	5 240	139	113	8	74	8 080	
1997	929	329	471	831	5 069	122	110	34	94	7 989	
1998	988	301	418	901	5 491	143	108	13	74	8 437	
1999	882	307	466	901	5 161	136	104	8	64	8 029	
2000	793	255	431	886	5 006	75	116	19	62	7 643	
2001	778	242	426	1 011	4 998	75	135	13	42	7 720	
2002	819	211	366	973	4 602	76	125	10	60	7 242	
2003	592	190	372	813	3 481	75	107	44	57	5 731	
2004	550	167	321	814	3 186	58	80	20	36	5 232	
2005	635	180	356	881	3 065	56	90	14	41	5 318	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
2006	535	181	317	769	2 626	120	87	6	68	4 709	
2007	561	142	325	830	2 464	131	68	35	64	4 620	
2008	548	148	291	795	2 205	135	76	19	58	4 275	
2009	496	162	299	888	2 160	145	54	5	64	4 273	
2010	485	147	248	704	2 117	146	65	4	76	3 992	
2011	519	141	220	760	2 062	134	67	0	60	3 963	
2012	489	164	179	664	1 882	145	56	6	68	3 653	
2013	465	147	159	631	1 612	133	57	7	57	3 268	
2014	499	159	165	625	1 663	143	56	9	65	3 384	
2015	468	149	155	614	1 796	120	56	43	60	3 461	
2016	559	162	121	613	1 760	130	55	12	65	3 477	
2017	484	173	117	669	1 767	99	51	14	74	3 448	
2018	470	175	133	627	1 637	92	44	3	67	3 248	
Var 2018/2017	**-2.9%**	**1.2%**	**13.7%**	**-6.3%**	**-7.4%**	**-7.1%**	**-13.7%**	**-78.6%**	**-9.5%**	**-5.8%**	

Accidentalité par classe d'âge, départements d'outre-mer
(Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion et Mayotte depuis le 1er janvier 2012)

Personnes tuées, 2005-2018

Année	Age ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2005	0	8	16	47	78	43	14	19	225
2006	2	6	13	54	84	59	5	10	233
2007	4	10	11	67	58	43	16	9	218
2008	0	6	7	47	65	28	9	6	168
2009	0	6	7	47	53	41	9	7	170
2010	0	8	14	53	61	31	8	5	180
2011	0	6	9	37	53	30	11	2	148
2012	0	7	5	33	79	42	11	12	189
2013	0	5	3	46	47	39	10	9	159
2014	0	3	5	39	77	34	9	6	173
2015	0	8	8	38	53	36	5	7	155
2016	0	8	13	36	67	35	11	8	178
2017	0	9	10	25	59	32	13	4	152
2018	0	11	1	28	62	32	7	3	144
Var 2018/2017	-	**22.2%**	**-90.0%**	**12.0%**	**5.1%**	**0.0%**	**-46.2%**	**-25.0%**	**-5.3%**

Blessés hospitalisés plus de 24 heures, 2005-2018

Année	Age ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2005	4	96	88	244	343	163	31	12	981
2006	12	96	95	313	447	180	44	20	1 207
2007	14	92	98	315	390	179	27	24	1 139
2008	0	99	91	345	438	168	45	28	1 214
2009	0	91	84	310	428	209	39	22	1 183
2010	0	56	74	251	377	139	28	19	944
2011	0	81	70	245	362	155	26	17	956
2012	0	98	74	240	358	148	26	21	965
2013	1	74	75	233	363	145	25	13	929
2014	1	66	54	212	339	142	34	19	867
2015	0	101	77	282	400	205	41	16	1 122
2016	1	121	88	271	429	218	35	26	1 189
2017	0	108	79	285	498	224	46	21	1 261
2018	0	82	69	186	350	189	32	23	931
Var 2018/2017	-	**-24.1%**	**-12.7%**	**-34.7%**	**-29.7%**	**-15.6%**	**-30.4%**	**9.5%**	**-26.2%**

Annexes - Les séries longues du BAAC

Accidentalité par catégorie d'usager, départements d'outre-mer

Accidents corporels, 2005-2018

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Ensemble
2005	475	181	599	464	2 090	76	64	39	2 501
2006	462	180	691	474	2 200	134	82	46	2 684
2007	439	211	649	545	2 079	161	70	34	2 578
2008	421	170	570	511	1 791	173	58	30	2 280
2009	359	205	553	435	1 627	171	44	35	2 094
2010	397	145	531	446	1 611	156	44	29	2 091
2011	357	165	470	416	1 556	127	42	35	1 950
2012	386	154	430	408	1 381	140	42	28	1 813
2013	339	114	370	376	1 202	135	37	24	1 585
2014	334	127	426	371	1 292	135	38	19	1 663
2015	420	169	605	442	1 574	115	48	19	2 051
2016	403	160	557	432	1 425	124	49	34	1 910
2017	375	131	436	613	1 630	92	34	38	2 088
2018	413	155	528	493	1 489	174	42	38	2 017
Var 2018/2017	**10.1%**	**18.3%**	**21.1%**	**-19.6%**	**-8.7%**	**89.1%**	**23.5%**	**0.0%**	**-3.4%**

Personnes tuées, 2005-2018

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2005	48	7	37	32	95	3	1	1	1	225
2006	39	9	37	38	99	6	1	0	4	233
2007	33	14	39	52	72	5	0	0	3	218
2008	32	11	22	49	51	2	0	0	1	168
2009	33	6	39	28	57	4	1	0	2	170
2010	28	6	36	46	50	11	0	0	3	180
2011	34	8	34	33	37	1	0	0	1	148
2012	47	17	18	45	50	4	3	2	3	189
2013	40	14	18	32	43	8	1	1	2	159
2014	44	4	27	39	51	6	1	0	1	173
2015	37	10	22	39	42	3	0	0	2	155
2016	42	12	31	35	53	3	1	1	0	178
2017	35	8	20	33	54	0	0	0	2	152
2018	38	8	17	37	35	4	1	0	4	144
Var 2018/2017	**8.6%**	**0%**	**-15.0%**	**12.1%**	**-35.2%**	**+4**	**+1**	**-**	**100%**	**-5.3%**

Blessés hospitalisés plus de 24 heures, 2005-2018

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2005	164	53	176	201	355	9	2	11	10	981
2006	167	59	238	210	460	39	7	7	20	1 207
2007	155	75	215	221	412	33	5	0	23	1 139
2008	196	57	272	250	397	28	1	1	12	1 214
2009	153	84	246	249	398	33	8	2	10	1 183
2010	161	50	207	209	266	28	12		11	944
2011	163	60	236	203	271	16	3	0	4	956
2012	156	71	226	241	240	15	7	4	5	965
2013	143	52	234	222	227	35	7	3	6	929
2014	130	46	209	218	231	17	7	0	9	867
2015	166	81	296	260	286	21	9	0	3	1 122
2016	177	69	301	261	324	32	12	2	11	1 189
2017	169	71	265	313	418	10	1	2	12	1 261
2018	146	59	192	240	245	21	14	3	11	931
Var 2018/2017	**-13.6%**	**-16.9%**	**-27.5%**	**-23.3%**	**-41.4%**	**110.0%**	**1300.0%**	**50.0%**	**-8.3%**	**-26.2%**

Gravité des lésions et des séquelles

Echelle de gravité des lésions

L'échelle AIS (*Abbreviated Injury Scale)* permet de coder les lésions initiales de chaque victime

Chaque lésion est décrite selon 6 caractères qui permettent de spécifier la région corporelle, l'organe atteint et la nature de la lésion. A chaque lésion est affecté un score de gravité immédiate (AIS) entre 1 (gravité mineure) et 6 (gravité maximale, lésion mortelle) selon le risque vital, la rapidité, la complexité, la longueur attendue des soins. Le M.AIS est le score de la lésion la plus grave ; un blessé M.AIS 3+ (définition du blessé grave) présente au moins une lésion de niveau AIS 3 ou plus.

Estimation du nombre de blessés graves M.AIS3+ en France Métropolitaine

Année	Piéton	Vélo	Moto	Voiture	Autres*	Total
2006	4 267	3 503	13 371	9 615	1 281	32 037
2007	4 205	3 647	14 165	8 972	1 046	32 036
2008	4 012	3 727	13 606	7 855	1 030	30 231
2009	3 876	3 679	13 295	7 686	973	29 509
2010	3 736	3 613	11 778	7 166	935	27 228
2011	3 722	3 636	11 602	7 004	789	26 754
2012	3 483	3 162	10 515	6 487	894	24 542
2013	3 462	3 039	9 739	6 160	890	23 291
2014	3 556	3 802	9 966	6 459	810	24 592
2015	3 551	3 534	9 845	6 533	810	24 273
2016	3 520	4 216	9 738	7 127	800	25 401

*Autres = VU, PL, TC, Train

Source Ifsttar (Registre du Rhône)

Codification AIS (*Abbreviated Injury Scale*) : lésions élémentaires les plus fréquentes par région corporelle et niveau de gravité.

AIS	Gravité	Nature	Tête	Thorax	Abdomen	Colonne	Membres supérieurs	Membres inférieurs, bassin
1	Mineure	Plaie, contusion, érosions	Céphalées	Contusion costale	Contusion pariétale abdominale	Entorse cervicale	Plaie mineure	Contusion genou
2	Modérée	Fracture simple	Fracture de la voûte	Fracture du sternum	Contusion rate	Fracture simple de vertèbres lombaires	Fracture de la clavicule	Fracture du péroné
3	Sérieuse	Fracture, plaies, contusions d'organes, hémorragie	Hémorragie méningée, fracture base du crâne	Fractures de côtes avec hémopneumothorax	Fracture de rate	Arrachement plexus brachial	Fracture du radius	Fracture du fémur
4	Sévère	Contusion d'organes internes, fractures	Hématome sous dural	Contusion pulmonaire bilatérale	Contusion foie	Paraplégie		Fracture complexe du bassin
5	Critique	Fractures d'organes internes, hémorragie	Œdème cérébral, lésions axonales diffuses	Volet thoracique bilatéral	Fracture de foie	Tétraplégie		Fracture du bassin avec hémorragie
6	Maximale	Destruction massive d'organes, rupture	Destruction massive crâne et cerveau	Ecrasement de la cage thoracique	Rupture foie	Section médullaire haute de niveau cervical		

Echelle de gravité des séquelles

Grâce à la codification précise des lésions, il est possible de prévoir, dès l'admission, les séquelles probables. La codification IIS (*Injury Impairement Scale*) définit un niveau de déficience prévisible à un an. L'IIS prend en compte six paramètres : la mobilité, les capacités cognitives, les atteintes esthétiques, les fonctions sensorielles, la fonction sexuelle et la douleur. L'échelle de gravité des séquelles comporte six degrés d'incapacité allant de 1 (incapacité mineure) à 6 (dépendance totale), plus un niveau 0 pour les lésions sans séquelle prévisible :

- IIS 0 = fonction normale, pas d'invalidité ;
- IIS 1 = handicap détectable mais n'affectant pas la fonction normale ;
- IIS 2 = handicap compatible avec la plupart des fonctions normales ;
- IIS 3 = handicap seulement compatible avec certaines fonctions usuelles ;
- IIS 4 = handicap affectant significativement certaines fonctions ;
- IIS 5 = handicap rendant impossible la plupart des fonctions essentielles ;
- IIS 6 = handicap rendant impossible toutes les fonctions.

Codification IIS (*Injury Impairement Scale)* : lésions séquellaires les plus fréquentes par niveau de gravité et région corporelle.

IIS	Tête	Face	Cou	Thorax	Abdomen	Colonne	Membres supérieurs	Membres inférieurs, bassin	Peau
1	Perte de connaissance de durée inconnue	Lefort2	Contusion nerf phrénique		Plaie du tube digestif	entorse cervicale	fracture complexe radius	fracture ouverte tibia	brûlure 3ème degré < 10%
2	Hématome intra-cérébral	Lefort3		Fractures > 3 côtés	Plaie organes génitaux	luxation facette articulaire	fracture complexe radius avec nerf radial	fracture complexe bassin	brûlure 3ème degré 10-19 %
3	Hémorragie intra-ventriculaire				Plaie majeure organes génitaux	lésion plexus brachial	amputation membre supérieur	luxation genou	brûlure 3ème degré 40-89 %
4	Hématome sous-dural		Plaie carotide avec déficit neurologique		Plaie majeure périnée	paraplégie complète		amputation jambe	
5	Lésions axonales diffuses			Plaie aorte avec paraplégie non liée à une atteinte médullaire		tétraplégie au-dessous de C4			
6	Contusion tronc cérébral					tétraplégie au-dessus de C3			

Source : Registre du Rhône

Glossaire et sigles

Définitions :

Accident corporel : Accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Accident mortel : Accident avec au moins une personne tuée

Blessé : Blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures

Blessé léger : Blessé non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures

Blessé hospitalisé (BH) : Blessé hospitalisé plus de 24 heures, non décédé dans les 30 jours

Blessé grave : Personne dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « Maximum Abbreviated Injury Scale » (dite M.AIS 3+, voir page 195)

Blessé avec séquelles : Personne susceptible de conserver des séquelles majeures de toutes natures à 1 an, c'est-à-dire personne pour laquelle la lésion corporelle de niveau de séquelles attendues le plus élevé a une valeur supérieure ou égale à 3 sur l'échelle « Injury Impairment Scale » (IIS, voir page 195)

Personne tuée : Personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident

Engin de déplacement personnel (EDP) : il peut être non motorisé (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé (trottinette électrique, gyropode, segway…) et se déplace comme un vélo. Pour l'année 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est intégré dans la catégorie « autres ».

Bicyclette : Vélo y compris vélo électrique

Vélo à assistance électrique (VAE) : **vélo électrique** (France) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'usager pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur

Deux-roues motorisé (2RM) : Cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Scooter : Motocycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat

Cyclomoteur : Deux-roues motorisé de moins de 50 cm^3 et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters

Motocyclette : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm^3, y compris les scooters.

Voiturette : Voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm3 au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h

Automobiliste : Usager de véhicule de tourisme

Véhicule de tourisme (VT) : Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises

Véhicule utilitaire (VU) : Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t

Poids lourd (PL) : Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t

Transport en commun (TC) : Autobus ou autocar : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans (le fichier BAAC n'ayant jusqu'en 2018 pas l'information « permis probatoire »)

Senior – modification Bilan 2015 : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire

Taux légal d'alcool : < 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun

Taux délictuel d'alcool : ≥ 0,8 g/l de sang

Sigles :

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ANSM : Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé
APAM : Auteur présumé d'accident mortel
ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage
BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels
BEA-TT : Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence
CA : Contrôle Automatisé
CARE : Community database on Accidents on the Roads of Europe (base de données des accidents UE)
CCFA : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
CEESAR : Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CISR : Comité Interministériel de Sécurité Routière
CNAMTS : Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés
CNSR : Conseil National de Sécurité Routière
COM-NC : Collectivités d'Outre-mer et Nouvelle Calédonie
DARES : Direction de l'animation de la recherche des études et des statistiques du ministère du travail
DGO : Document Général d'Orientation (enjeux de sécurité routière au plan départemental)
DISR : Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
DITTT : Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres, Nouvelle Calédonie
DOM : Départements d'outre-mer
DREES : Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques
DSR : Délégation à la Sécurité Routière (appelée DSCR avant avril 2017)
FSR : Fondation Sécurité Routière
IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale
INSERR : Institut national de sécurité routière et de recherches
IRTAD : International Traffic Safety Data and Analysis group
LAB : Laboratoire d'Accidentologie et Biomécanique
LESCOT : Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports
M.AIS : Maximum Abbreviated Injury Scale (niveau de gravité de la lésion présentant la gravité la plus forte)
OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques
OFDT : Observatoire français des drogues et des toxicomanies
OMS : Organisation Mondiale de la Santé
ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier
SDES : Service de la donnée et des études statistiques du ministère chargé des transports (MTES)
STRMTG : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
UCLIR : Unité de Coordination de la Lutte contre l'Insécurité Routière
UMRESTTE : Unité mixte de recherche en épidémiologie et surveillance Transport Travail Environnement
UTAC : Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle
VMA : Vitesse Maximale Autorisée

Bibliographie

Amoros E. et al.	Accidentalité à vélo et exposition aux risques (AVER) : Risque de traumatisme selon quatre types d'usagers, IFSTTAR, août 2012.
ANSM	Consommation des benzodiazépines en France, avril 2017.
ASFA	Analyse des accidents mortels et corporels – Année 2017, juillet 2018.
ASFA	Analyse des accidents mortels et corporels 2017, juillet 2018.
BEATT	Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004, avril 2007.
Bijleveld & Churchill	The influence of weather conditions on road safety, SWOV, 2009.
Billot-Grasset A.	Typologie des accidents corporels de cyclistes âgés de 10 ans et plus : un outil pour la prévention, Thèse, mars 2015.
Cerema	Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h - Évaluation – Éléments à 12 mois, juillet 2019.
Cerema	Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2010, juin 2013.
Cerema	Etude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs. Phase 2 : Approfondissement de sécurité, rapport d'étude, juillet 2016.
Cerema	Expérimentation de l'abaissement de la vitesse limite autorisée à 80 km/h - Bilan des observations des vitesses pratiquées, décembre 2017.
Cerema	Freinage d'urgence motos vs voitures particulières - Essais sur piste, 2016.
Cerema	Les piétons la nuit en milieu urbain - Analyse de l'accidentalité - données BAAC 2010-2014, décembre 2018.
Cerema	Mieux partager l'espace public, les règles évoluent, octobre 2015.
Cerema	Supports à sécurité passive, juillet 2016.
CERTU	Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire, Collection Le point sur, numéro 14, 2010.
CERTU	Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain, collection Données, n° 01, avril 2013.
CGDD	Effets des prix à court et à long termes par type de population, Etudes et documents, n° 40, avril 2011.
CGDD	Les comptes des transports en 2018, 2019.
CGDD – SDES	Les comptes des transports en 2018, 2019.
CGDD – SOeS	Les deux-roues motorisés : à chaque âge, son usage et ses dangers, n° 156, mars 2013.
CGDD – SOeS	Les deux-roues motorisés au 1er janvier 2012, Chiffres et statistiques n° 400, mars 2013.
CNAMTS	Rapport annuel 2017 de l'Assurance maladie Risques professionnels.
Commission européenne	Statistical pocketbook, Transports européens en chiffres, 2018.
Commission européenne	Towards a European road safety area – Policy orientations on road safety – 2011-2020, juillet 2010.
COQUILLAT A. et al.	Bilans lésionnels subis par les usagers de deux-roues motorisés, SECU2RM, IFSTTAR, UCB Lyon1, juillet 2016.
DREES et Santé publique France	L'état de santé de la population en France. Rapport 2017, 2017.
Dubos N. et Varin B.	Analyse de l'accidentalité des conducteurs de 2RM (VOIESUR), Cerema, mars 2015.
Elvik R.	An analysis of the relationship between economic performance and the development of road safety, 2014.
Elvik R.	The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses, TØI Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.
ETSC	13th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2019.
ETSC	Buylaert, W. ed. Reducing injuries from post-impact care, Working Party on Post Impact Care, Brussels, 1999.
Giraudet P.	Livre blanc de la sécurité routière, La documentation française, 1989.
Granie M.A.	Genre et rapport au risque : de la compréhension au levier pour l'action, Questions Vives vol. 9 n°19, 2013.
Hamada S.et Gauss T	Analyse des victimes d'accidents sur voie publique recensées dans la Traumabase® de 2011 à 2015, décembre 2016.
Hours M. et al	*Etude et suivi d'une population d'accidentés (cohorte ESPARR – Registre du Rhône), 2014.*

IFSTTAR	Etude ActuSAM 2016 - Stupéfiants et accidents mortels - Analyse des accidents mortels de l'année 2011, 2016.
IFSTTAR	Projet PAAM, Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité, 2015.
IFSTTAR-INSERM	Téléphone et sécurité routière, expertise collective, avril 2011.
INSEE	Partir de bon matin, à bicyclette…, Insee Première n° 1629, janvier 2017.
INSERM	CESIR-III - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière, 2016.
INSERM	Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2014.
International Transport Forum (OCDE)	*Speed and Crash risk*, 2018.
Léger D., Ement P.	Somnolence et risque accidentel, La Presse Médicale, 2015.
Maitre E.	Le tramway dans l'espace public : entre complication des espaces et complexité des processus de conception, Thèse de Doctorat en aménagement de l'espace, urbanisme, Aix-Marseille Université, 2017.
MTES	Tableau de suivi de l'accidentalité des DIR, avril 2019.
OFDT	Drogues, chiffres clés 7ème édition, Juin 2017.
OFDT	Enquête ESCAPAD 2017, analyse, Février 2018.
OMS	*Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, 2018.
ONISR	*Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2018*, 2019.
ONISR	Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2018, 2019.
ONISR	Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2018, 2019.
ORS Nouvelle-Aquitaine	La santé des apprentis de Nouvelle-Aquitaine - Ressentis, attitudes, mars 2019.
Page Y. & al	*How safe is vehicle safety? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010*, Conference AAAM, 2011.
Richer C., Rabaud M.	L'évolution des mobilités actives dans la Métropole Européenne de Lille depuis dix ans : changement de modèle ou prolongement de tendance ?, Belgeo n°4-2019, numéro spécial « Les politiques de mobilité urbaines en Europe après la crise : adaptations et innovations », à paraître.
SANEF	Dossier de presse, Observatoire Sanef des comportements, 7ème édition, Juillet 2018.
Serre T. et al.	EFFIGAM, Convention DSR n°2200792115 : Rapport final, mars 2017.
SETRA	Guide méthodologique – Audits de sécurité routière, août 2012.
SETRA	Guide méthodologique – Démarche ISRI, octobre 2008.
SETRA	Guide méthodologique – Démarche SURE, octobre 2006.
SETRA	Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération, guide technique, 2002.
TNS	Enquête Parc Auto 2018, volume Deux-roues motorisés, juin 2018
TNS SOFRES	Enquête Parc auto, 2018.
Union Européenne	*Projet européen CAST – Campagne de communication sur la sécurité routière – Manuel pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation*, 2010.
UTAC/OTC	Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2018, mars 2019.
Van Elslande P. et al.	Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés, Ifsttar, sept. 2011.
Van Elslande P. et Marechal M.	Accidentologie des cyclomoteurs, Ifsttar, janvier 2008.
Vertet M. et Brenac T.	*Les carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière*, Colloque « La sicurezza stradale », mars 1998.
Willinger R. et Deck C.	Note de synthèse sur les traumatismes crâniens et leurs séquelles, TEVU, Université de Strasbourg, CNRS, mai 2017.
Wu D. et al. 2019	Does a full-face helmet effectively protect against facial injuries? Inj. Epidemiol. 6 1, 19.doi: 10.1186/s40621-019-0197-8.
Wu D. et al. 2019	Effectiveness of protective clothing for motorized 2-wheeler riders. Traffic Inj. Prev. 20 2, 196–203. doi:10.1080/15389588.2018.1545090.

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTERIEL
DE LA SECURITE ROUTIERE

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), interministériel depuis 1993 et placé auprès du Délégué interministériel de la sécurité routière, assure au titre de ses missions statistiques la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion au plan national ou international des données statistiques françaises se rapportant à la sécurité routière. Par ailleurs, l'ONISR pilote le programme d'études et recherches financé par la Délégation à la sécurité routière : il oriente ainsi la recherche et assure le suivi des études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des mesures de sécurité routière prises ou envisagées. Il veille à la valorisation des résultats.

Chaque année, la publication du bilan de l'accidentalité en France est un moment fort de son activité. Le bilan s'adresse à un public de spécialistes et de non spécialistes.

Ce bilan annuel, produit avec l'appui du Cerema, a pour but de faire connaître l'accidentalité et d'en comprendre les composantes à travers notamment des analyses thématiques et transversales. Il s'agit également de mettre en évidence les enjeux majeurs de la sécurité routière. En 2018, un chapitre entier est consacré à l'analyse territoriale de l'accidentalité incluant des études réalisées pour comprendre et résorber l'accidentalité par des actions au niveau local.

La présente édition, ainsi que des tableaux extraits du fichier national, peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

ISBN : 978-2-110-77500-9