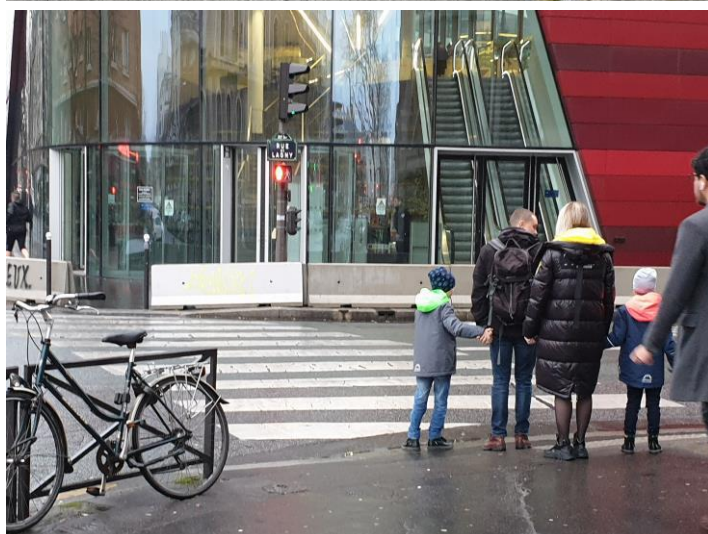


La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2019**



La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité
de l'année **2019**

**Observatoire national
interministériel
de la sécurité routière**

Place Beauvau

75 800 PARIS Cedex 08

Tél. : 01 49 27 49 27

Mél : onisr-dscr@interieur.gouv.fr

Site : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2020

Crédits photos :

Couverture : Manuelle Salathé – ONISR

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 : 978 211 077525-2

"En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} 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 statistique et d'études placé auprès de Marie Gautier-Melleray, déléguée interministérielle à la sécurité routière. Il a pour rôle d'assurer 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. Il pilote le programme d'études, recherche, et d'évaluation de la Délégation à la sécurité routière.



Les principaux indicateurs produits par l'ONISR et relatifs aux accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre ont été de nouveau labellisés par l'Autorité de la statistique publique par avis du 21 novembre 2019 publié au JORF n° 0275 du 27 novembre 2019.

Les tableaux correspondants sont repérés par le logo  de la statistique publique.

Dans le document, les données non labellisées sont distinguées par un astérisque et mises en italique.

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, Antoine Pestour et le Lieutenant-colonel Pascal Defrance, chargé de mission forces de l'ordre ; ONISR.

Conception graphique : Antoine Pestour, chargé d'études accidentologie, ONISR, d'après le graphisme de Mélanie D'Auria-Llexa, Cerema et d'Eric Rillardon, Ministère de la transition écologique.

Equipe de production :

Anne-Sarah Bernagaud, Christophe Boulanger, Catherine Chauvineau, Laurent Cortinas, Christophe Damas, Mélanie D'Auria-Llexa, Florence Decouzon, Catherine Dieudegard, Laurent Dodet, Nicolas Dubos, Gilles Duchamp, Laurent Faucher, Tatiana François, Thomas Furtado, Fabien Gémy, Benoît Hiron, Vincent Ledoux, Rémy Marsolat, François Menaut, Marine Millot, Nathalie Mompert, Pascal Muller, Julie Pelata, Nicolas Pelé, Mathieu Rabaud, Florian Vanco, Bélangère Varin, Eric Villié et Frédérique Villiers – Cerema ;

Touria Afriad, Esna Amini, Pascal Defrance, Élisabeth Delahaye-Adam, Arnaud Guénivet, Ophélie Louis, Ornella Malagutti, Malek Ouhadda, Antoine Pestour, Malo Quancard, Manuelle Salathé et Céline Sautecoeur – ONISR.

Constitution du fichier national des accidents de la route (dit fichier BAAC) :

- Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) ;
- Direction générale de la police nationale (DGP),
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 ;
- Equipe projet du système d'information TRAx : Assistance à maîtrise d'ouvrage Sopra-Steria et Cerema, Maîtrise d'œuvre Direction du numérique du ministère de l'intérieur (DNUM), Assistance à Maîtrise d'œuvre Cap Gemini.

Services partenaires :

- Services de la Délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- Université Gustave Eiffel (anciennement 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 – Organisme Technique Central (Utac-OTC).

Sommaire

Vision d'ensemble.....	6
Le fichier national des données BAAC – définitions et labellisation.....	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
Le réseau routier des Conseils Départementaux.....	32
Les territoires ruraux.....	34
Les autoroutes.....	36
Les routes hors agglomération.....	38
L'évaluation de la Vitesse Maximale Autorisée à 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 engins de déplacement personnel motorisés.....	66
Les deux-roues motorisés.....	67
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 blessés.....	138
La recherche et les études.....	140
Les 10 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
La démographie.....	163
La mobilité et les déplacements.....	164
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.....	194
Glossaire et sigles.....	196
Bibliographie.....	198

Vision d'ensemble

L'année 2019 présente une stabilisation de la mortalité routière. 3 498 personnes sont décédées sur les routes de France (+10 par rapport à 2018). La mortalité est en hausse dans les Outre-mer (+ 5,8 % par rapport à 2018) mais est stable en métropole (- 0,1 %).

En France métropolitaine, par rapport à 2010, le nombre de décès de piétons stagne, celui des cyclistes augmente de + 34 %, et les décès de seniors (65 ans et plus) de + 11 %.

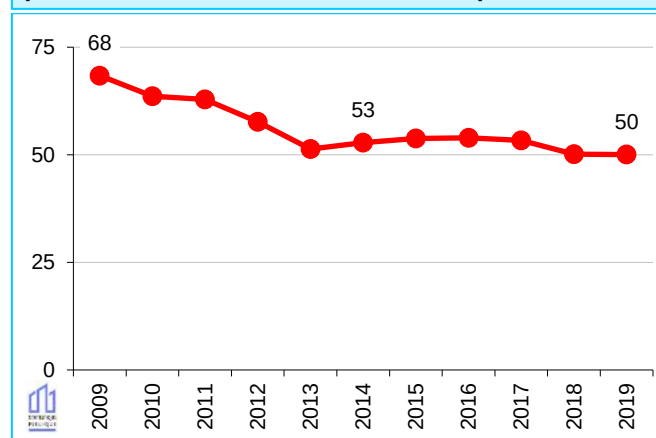
Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

		Accidents corporels	dont accidents mortels	Victimes (T+B)	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2019		56 016	3 050	73 734	3 244	70 490
Année 2018		55 766	3 050	73 135	3 248	69 887
Evolution 2019 / 2018	nombre	+ 250	+ 0	+ 599	- 4	+ 603
	%	+ 0,4%	+ 0,0%	+ 0,8%	- 0,1%	+ 0,9%

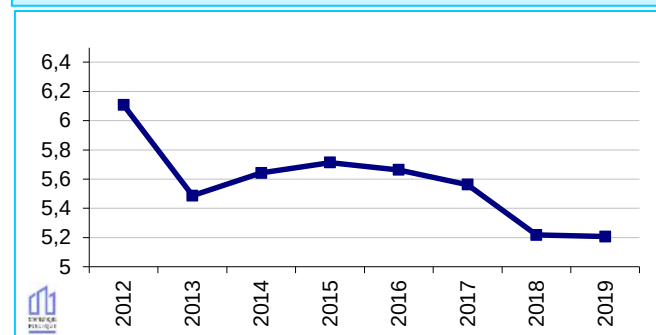
Bilan de l'accidentalité Outre-mer

		Accidents corporels	dont accidents mortels	Victimes (T+B)	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2019		2 824	234	3 929	254	3 675
Année 2018		2 586	217	3 692	240	3 366
Evolution 2019 / 2018	nombre	+ 238	+ 17	+ 237	+ 14	+ 309
	%	+ 9,2%	+ 7,8%	+ 6,4%	+ 5,8%	+ 9,2%

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 2020 (rebasage de la circulation 2012-2019)

3 498 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2019 (+ 0,3 % par rapport à 2018), dont 3 244 en France métropolitaine (- 0,1 %) et 254 dans les Outre-mer (+ 5,8%). Malgré la stagnation à l'échelle de l'ensemble du territoire, le nombre de tués n'a jamais été aussi faible en France métropolitaine, avec 4 tués de moins qu'en 2018, année record.

La France (métropole) est au 13^{ème} rang de l'Union européenne en terme de mortalité routière rapportée à la population : 50 personnes ont été tuées par million d'habitants ; ce taux est de 92 en Outre-mer. En métropole sur la période 2015-2019, seuls 25 départements sont en-dessous de la moyenne nationale.

La mortalité rapportée au trafic (en milliards de km parcourus par les véhicules) se maintient au niveau historiquement bas de 5,2 atteint en 2018 en France métropolitaine.

Le fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre (BAAC) compte 74 165 blessés, dont 70 490 en métropole (+ 0,9 % par rapport à 2018) et 3 675 dans les Outre-mer (+ 9,2 %).

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

Usagers

En France métropolitaine, 1 622 usagers de **véhicules de tourisme** (VT) ont été tués en 2019, ils représentent 50 % de la mortalité routière. Les décès d'usagers de véhicules de tourisme diminuent de - 0,9 % par rapport à 2018, ce qui prolonge la baisse observée entre 2017 et 2018 (- 7,4%). Depuis 2010, la mortalité des usagers de VT a baissé de - 23,4 % contre - 18,7 % pour l'ensemble des usagers.

Les usagers de **deux-roues motorisés** représentent 23,1 % des décès avec 615 **motocyclistes** et 134 **cyclomotoristes** tués en 2019. La baisse engagée en 2018 chez les motocyclistes (- 6,3 % par rapport à 2017) se poursuit en 2019 avec -12 tués (- 1,9%). Par rapport à 2010, la baisse est de - 12,6 %. Le nombre de cyclomotoristes tués augmente de +1 en 2019 après une augmentation de + 16 décès en 2018. Cependant, la mortalité cyclomotoriste est en baisse de - 46 % par rapport à celle observée en 2010.

La mortalité des **piétons** présente une hausse en 2019 (+ 2,8 %) et s'élève à 483, un résultat comparable à 2010. Les usagers d'engins de déplacement personnel sans moteur sont ici considérés comme des piétons ; l'un d'entre eux a été tué en 2019.

Les **cyclistes et usagers d'engins de déplacement motorisés** (EDPm) enregistrent 197 tués (12 tués de plus à vélo, et 10 tués en EDPm – suivis pour la première fois en 2019). C'est 34 % de plus qu'en 2010.

La mortalité des usagers de **véhicules utilitaires** augmente cette année (98 décès en 2019). Pour la quatrième année consécutive, la mortalité des usagers de **poids lourd** est à la baisse (36 décès).

Chiffres clés

Parmi les 3 244 personnes décédées en 2019 sur les routes de France métropolitaine :

- plus des trois quarts étaient des hommes (2 509), moins d'un quart étaient des femmes (735) ;
- près de 2 000 sont décédées sur des routes hors agglomération (1 944) ;
- 988 avaient moins de 30 ans (153 moins de 18 ans, 835 entre 18 et 29 ans) ;
- 749 étaient en deux-roues motorisé (23,1 %) ;
- 483 étaient piétons (14,9 %), dont plus de la moitié (251) étaient âgés de 65 ans ou plus ;
- 799 l'ont été dans les accidents avec alcool. L'information étant inconnue dans 25 % des cas, on estime que 1052 personnes au total ont perdu la vie dans un accident avec alcool.

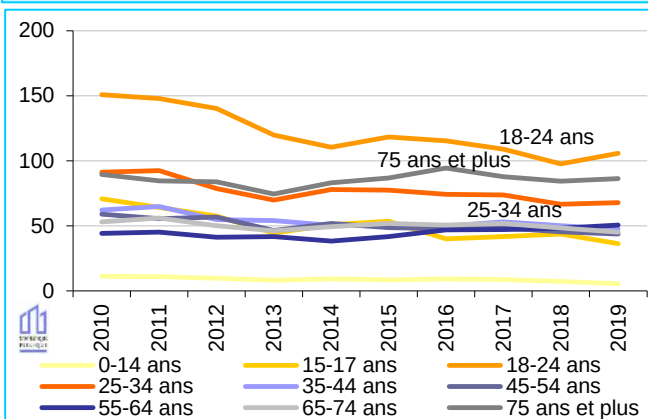
254 personnes ont perdu la vie sur les routes en Outre-mer en 2019 (162 dans les DOM et 92 dans les autres OM), en hausse de + 5,8 % par rapport à 2018 et en baisse de - 10,2 % par rapport à 2012.

Classes d'âge

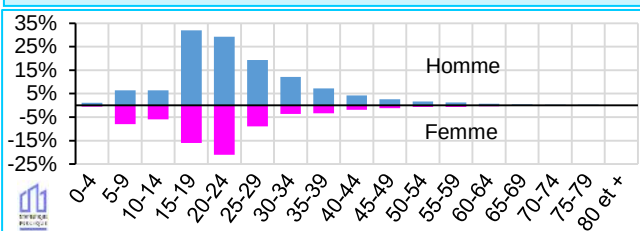
La mortalité des enfants et adolescents régresse nettement entre 2019 et 2018 (- 20,3 %) contrairement à celle des 18-24 ans (+ 9,1 %). Sur 2010-2019, les baisses les plus fortes concernent les 0-17 ans (- 47,4 %) et les 18-24 ans (- 33,9 %), alors que les décès des 75 ans et plus augmentent de + 6,4 % et ceux des 65-74 ans de + 20,1 %.

Les jeunes restent les plus à risque en 2019 : 106 jeunes de **18-24 ans** tués pour un million de jeunes (t/M) ; notamment, les garçons (163 t/M pour les garçons de 20-24 ans et 184 pour les garçons de 18-19 ans), alors que la moyenne est en France métropolitaine de 50 t/M. Le taux de mortalité des **75 ans et plus** s'élève à 86 t/M et celui des **25-34 ans** à 68 t/M.

Évolution de la mortalité rapportée à la population par classe d'âge, 2010-2019 (tués/million d'hab.)



Part de la mortalité routière parmi l'ensemble des décès par sexe et classe d'âge de 5 ans en 2019



Sources : ONISR, INSEE.

Lecture : la mortalité routière chez les hommes de 15 à 19 ans représente 32 % des décès chez les hommes de 15 à 19 ans en France métropolitaine en 2019.

Facteurs comportementaux dans les accidents mortels

La vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels (AM) (citée comme cause par les forces de l'ordre dans 30 % des AM)¹. L'alcool est identifié comme cause dans 18 % des AM, 32 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués était au-delà du taux légal. L'usage de stupéfiants concerne 8 % des AM. Au final, 44,4 % des décès interviennent dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool, de stupéfiants, ou les deux. Le non-respect des règles de circulation² est une cause citée dans 22 % des accidents mortels, et l'inattention dans 10 %.

Réseaux routiers

La mortalité routière sur autoroute s'élève à 263 décès, en légère baisse de - 2,2 % alors qu'en agglomération elle est en hausse sensible avec 1 037 décès (+ 7,7 %). Le réseau hors agglomération, en partie concerné par la baisse de la limitation de vitesse à 80 km/h depuis le 1^{er} juillet 2018, enregistre 1 944 décès en 2019 (- 3,6 %).

Enjeux

Malgré les progrès importants réalisés depuis 2010 sur certaines catégories à sur-risque comme les adolescents et les jeunes adultes, les grands enjeux relatifs à la sécurité routière restent :

- les jeunes de 15 à 29 ans, 28,4 % de la mortalité, 34 % des blessés graves (M.AIS3+³), mais 17,3 % de la population ;
- les seniors de 65 ans ou plus (26,2 % des tués) dont la population est en forte augmentation du fait du vieillissement de la génération du « baby boom » ;
- les piétons et cyclistes, 21 % de la mortalité, 29 % des blessés graves. 52 % des piétons tués et 39,6 % des cyclistes tués ont 65 ans ou plus ;
- les deux-roues motorisés, 23,1 % de la mortalité, 41 % des blessés graves, pour seulement 1,9 % du trafic ;
- 38 % 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 2019, ONISR, 2020.

² Regroupe le non-respect des règles de priorité, le dépassement dangereux, le changement de file non signalé, le contresens et le non-respect des distances de sécurité.

³ Source : Université Gustave Eiffel. Moyenne 2012-2016, cf. page 195.



Le fichier national des accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre (dit fichier BAAC) – définitions et labellisation

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. Evolution de certains champs appliquée courant 2018 (voir pages 156-157).

Labellisation des principaux indicateurs par l'Autorité de la Statistique Publique : avis initial du 4 juin 2013, publié au JO le 18 juin 2013 ; renouvellement par avis du 21 novembre 2019, publié au JO le 27 novembre 2019.

Plus d'informations et documents de référence : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-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 (fichier BAAC)



	Nombre de personnes tuées en 2019	Part dans la mortalité en 2019	Evolution de la mortalité 2019/2018		Evolution de la mortalité 2019/2010	Evolution de la mortalité 2010/2000
			Nombre	%		
France métropolitaine	3 244	92,7%	- 4	- 0,1%	- 18,7%	- 51,1%
Ostre-mer (OM) *	254	7,3%	+ 14	+ 5,8%	- 9,6%	ND
France métropole + OM *	3 498	100%	+ 10	+ 0,3%	- 18,1%	ND

Indicateurs France métropolitaine

Catégorie d'usagers :

Piétons	483	14,9%	+ 13	+ 2,8%	- 0,4%	- 42,8%
Cyclistes et usagers d'EDP motorisé	197	6,1%	+ 22	+ 12,6%	+ 34,0%	- 46,2%
Cyclomotoristes	134	4,1%	+ 1	+ 0,8%	- 46,0%	- 46,2%
Motocyclistes	615	19,0%	- 12	- 1,9%	- 12,6%	- 25,7%
Usagers de véhicules de tourisme	1 622	50,0%	- 15	- 0,9%	- 23,4%	- 60,4%
Usagers de véhicules utilitaires	98	3,0%	+ 6	+ 6,5%	- 32,9%	+ 82,5%
Usagers de poids lourds	36	1,1%	- 8	- 18,2%	- 44,6%	- 47,6%
Transports en commun	4	0,1%	+ 1	+ 33,3%	0	- 80,0%
Autres	55	1,7%	- 12	- 17,9%	+ 19,6%	+ 27,8%

Classe d'âge :

0-14 ans	66	2,0%	- 20	- 23,3%	- 49,2%	- 64,6%
15-17 ans	87	2,7%	- 19	- 17,9%	- 46,0%	- 54,5%
18-24 ans	549	16,9%	+ 46	+ 9,1%	- 33,9%	- 52,4%
25-34 ans	516	15,9%	+ 5	+ 1,0%	- 26,7%	- 56,1%
35-44 ans	383	11,8%	- 27	- 6,6%	- 29,7%	- 50,0%
45-54 ans	382	11,8%	- 17	- 4,3%	- 24,4%	- 45,1%
55-64 ans	412	12,7%	+ 21	+ 5,4%	+ 17,4%	- 40,3%
65- 74 ans	317	9,8%	- 15	- 4,5%	+ 20,1%	- 58,2%
75 ans et plus	532	16,4%	+ 22	+ 4,3%	+ 6,4%	- 31,2%

Type de route :

Autoroutes	263	8,1%	- 6	- 2,2%	+ 2,7%	- 56,2%
Routes hors agglomération	1 944	59,9%	- 72	- 3,6%	- 25,3%	- 50,9%
Agglomération	1 037	32,0%	+ 74	+ 7,7%	- 8,5%	- 50,4%

Sexe :

Hommes	2 509	77,3%	+ 17	+ 0,7%	- 17,4%	- 51,0%
Femmes	735	22,7%	- 21	- 2,8%	- 22,9%	- 51,7%

Type d'occupant :

Conducteurs	2 302	71,0%	- 24	- 1,0%	- 18,8%	- 49,0%
Passagers	459	14,1%	+ 7	+ 1,5%	- 31,7%	- 62,0%
Conducteurs novices	288	8,9%	+ 19	+ 7,1%	- 33,9%	ND
Usagers non ou mal ceinturés	347	10,7%	+ 85	+ 32,4%	- 28,5%	ND

Dans un accident impliquant un conducteur :

novice (permis de moins de 2 ans)	600	18,5%	- 11	- 1,8%	- 38,3%	ND
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	1 016	31,3%	+ 33	+ 3,4%	- 17,3%	ND
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	799	24,6%	+ 52	+ 7,0%	- 17,0%	- 40,4%
avec test positif aux stupéfiants	494	15,2%	- 8	- 1,6%	- 5,4%	ND
de poids lourd	390	12,0%	- 54	- 12,2%	- 30,0%	- 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	1 442	44,4%	+ 28	+ 2,0%	- 32,1%	ND
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	1 052	32,4%	+ 66	+ 6,7%	- 14,5%	- 51,0%
avec test positif aux stupéfiants	731	22,5%	- 18	- 2,3%	- 29,2%	ND

* Données non labellisées

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	7	0%	3	0%	0	ND	1	ND	0	ND	0	11	0%	21	0%
15-17 ans	5	0%	32	14%	11	0%	10	20%	0	ND	3	61	10%	14	0%
18-24 ans	18	30%	39	41%	98	26%	524	25%	26	0%	50	755	25%	37	30%
25-34 ans	17	50%	24	53%	164	28%	552	33%	66	0%	97	920	28%	45	48%
35-44 ans	17	33%	11	25%	112	31%	426	30%	112	2%	90	768	23%	53	46%
45-54 ans	16	0%	12	44%	119	28%	370	23%	115	3%	108	740	18%	49	25%
55-64 ans	52	3%	15	36%	98	19%	304	16%	66	0%	84	619	14%	51	35%
65-74 ans	47	4%	1	0%	31	13%	270	5%	4	0%	36	389	6%	66	17%
75 ans et plus	35	0%	1	100%	4	0%	326	2%	0	ND	16	382	2%	194	1%
Total	214	11%	138	35%	637	25%	2 783	22%	389	1%	484	4 645	19%	530	20%

** 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 2019	Part dans la totalité des B en 2019	Evolution du nb de B 2019/2018		Evolution du nb de B 2019/2010	Nb de blessés pour 1 personne tuée
			Nombre	%		
France métropolitaine	70 490	95,0%	+ 603	+ 0,9%	- 16,5%	22
Outre-mer (OM) *	3 675	5,0%	+ 309	+ 9,2%	- 2,1%	14
France métropole + OM *	74 165	100%	+ 912	+ 1,2%	- 15,9%	21

Indicateurs France métropolitaine

Catégorie d'usagers :

Piétons	10 001	14,2%	+ 196	+ 2,4%	- 16,9%	21
Cyclistes et usagers d'EDP motorisé	5 060	7,2%	+ 732	+ 16,9%	+ 27,5%	26
Cyclomotoristes	5 927	8,4%	- 45	- 0,8%	- 48,8%	44
Motocyclistes	12 952	18,4%	- 328	- 2,5%	- 14,6%	21
Usagers de véhicules de tourisme	32 075	45,5%	+ 167	+ 0,5%	- 13,6%	20
Usagers de véhicules utilitaires	2 332	3,3%	+ 36	+ 1,6%	- 2,3%	24
Usagers de poids lourds	541	0,8%	- 38	- 6,6%	- 31,4%	15
Transports en commun	538	0,8%	- 106	- 16,5%	- 5,1%	135
Autres	1 064	1,5%	+ 247	+ 25,5%	+ 110,9%	19

Classe d'âge connue :

0-14 ans	5 025	7,1%	- 81	- 1,6%	- 21,7%	76
15-17 ans	3 932	5,6%	- 90	- 2,2%	- 32,4%	45
18-24 ans	13 796	19,6%	+ 503	+ 3,8%	- 24,5%	25
25-34 ans	14 153	20,1%	+ 152	+ 1,1%	- 16,3%	27
35-44 ans	10 078	14,3%	- 212	- 2,1%	- 21,7%	26
45-54 ans	9 291	13,2%	- 3	- 0,0%	- 10,1%	24
55-64 ans	6 700	9,5%	+ 54	+ 0,8%	- 0,3%	16
65-74 ans	4 033	5,7%	+ 123	+ 3,1%	+ 18,8%	13
75 ans et plus	3 430	4,9%	+ 113	+ 3,4%	- 7,5%	6

Type de route :

Autoroutes	8 141	11,5%	+ 287	+ 3,7%	+ 24,4%	31
Routes hors agglomération	19 370	27,5%	- 223	- 1,1%	- 10,8%	10
Agglomération	42 979	61,0%	+ 539	+ 1,3%	- 23,5%	41

Sexe :

Hommes	45 485	64,5%	+ 717	+ 1,6%	- 13,4%	18
Femmes	25 005	35,5%	- 114	- 0,5%	- 21,7%	34

Type d'occupant :

Conducteurs	46 342	65,7%	+ 92	+ 0,2%	- 16,1%	20
Passagers	14 147	20,1%	+ 315	+ 2,3%	- 15,5%	31
Conducteurs novices	5 496	7,8%	- 268	- 4,6%	- 35,0%	19
Usagers non ou mal ceinturés	2 246	3,2%	+ 1376	+ 158,2%	+ 60,9%	6

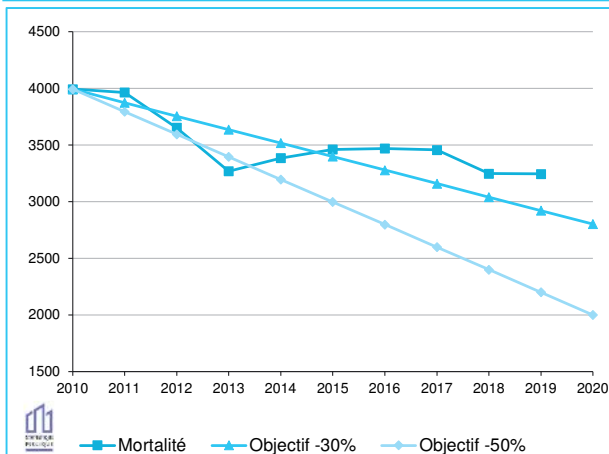
Dans un accident impliquant un conducteur :

novice (permis de moins de 2 ans)	14 259	20,2%	- 868	- 5,7%	- 39,0%	24
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	9 573	13,6%	+ 781	+ 8,9%	+ 9,9%	9
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	7 875	11,2%	+ 673	+ 9,3%	+ 2,6%	10
avec test positif aux stupéfiants	3 604	5,1%	+ 378	+ 11,7%	+ 79,6%	7
de poids lourd	3 358	4,8%	- 84	- 2,4%	- 15,6%	9

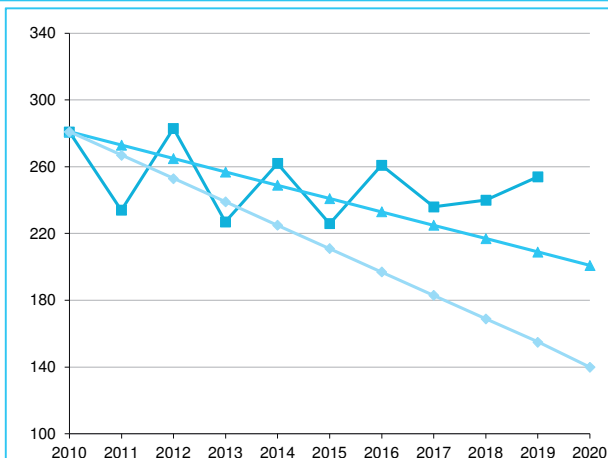
* Données non labellisées

Source : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, ONISR

Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine

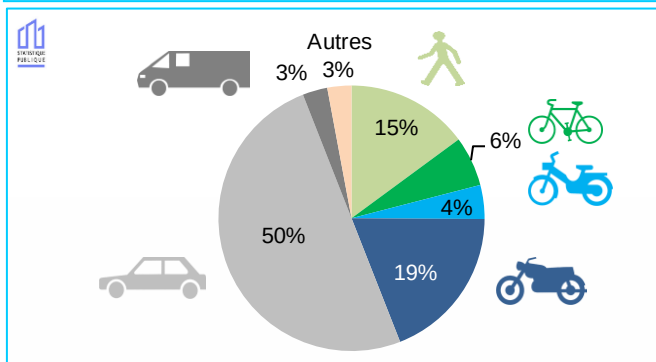


Evolution de la mortalité routière annuelle en Outre-mer



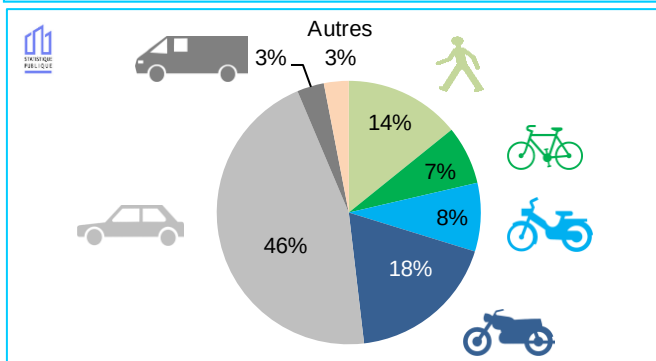
Les usagers

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement



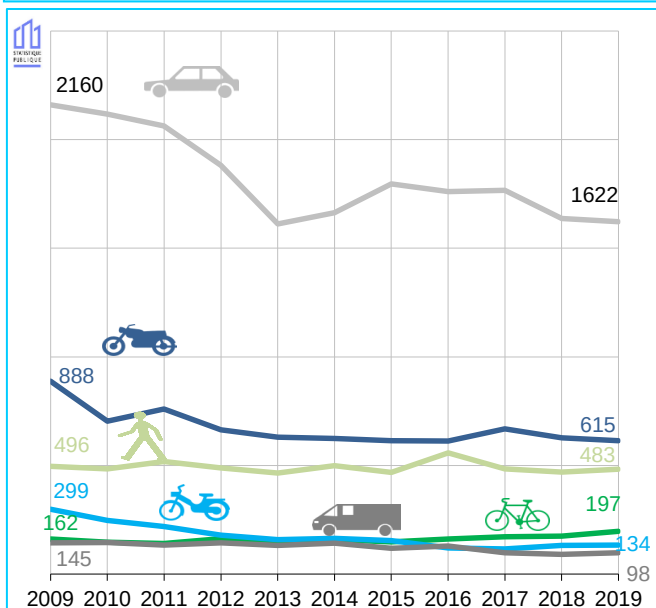
Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
483	197	134	615	1 622	98	95	3 244

Répartition des personnes blessées selon le mode de déplacement



Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
10 001	5 060	5 927	12 952	32 075	2 332	2 143	70 490

Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers depuis 2009



Évolution	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
2000 à 2010	-43%	-46%	-46%	-26%	-60%	0%	-51%
2010 à 2019	-2%	34%	-46%	-13%	-23%	-34%	-19%

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 ou des blessés dans les accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre.

Les **usagers de deux-roues motorisés** (2RM) représentent 23 % des décès (dont 19 % pour les motocyclistes et 4 % pour les cyclomotoristes), et 27 % des blessés (18,5 % pour les motocyclistes et 8,5 % pour les cyclomotoristes).

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

Les **cyclistes** présentent des parts plus faibles avec 6 % de la mortalité et 7 % 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 6 % des personnes tuées et 6 % des blessés.

Évolution selon le mode

Dans l'ensemble, la mortalité routière connaît une baisse générale de - 60 % entre 2000 et 2019, composée d'une baisse trois fois plus forte entre 2000 et 2010 (- 6,9% par an) que de 2010 à 2019 (- 2,3 % par an). Cette réduction de la mortalité routière n'a pas bénéficié de façon identique à toutes les catégories.

La baisse du nombre d'automobilistes tués a été plus élevée que la moyenne : ils représentaient 65 % des tués en 2000 contre 50 % en 2019.

La mortalité des motocyclistes a quant à elle augmenté, passant de 12 % en 2000 à 19 % en 2019.

La catégorie des cyclomotoristes est celle dont la mortalité a le plus baissé : - 71 % entre 2000 et 2019, avec toutefois une hausse constatée depuis 2 ans.

Les piétons et cyclistes ont connu une baisse nette et similaire entre 2000 et 2010. Depuis, les évolutions sont différentes. Les piétons affichent un nombre de tués 2019 (483) égal à celui de 2010. Il y a donc une stagnation entraînant une légère augmentation de leur part dans la mortalité qui passe ainsi de 12 % en 2010 à 15 % en 2019. **Pour les cyclistes et les usagers d'EDPm, comparé à 2010**, le nombre de tués connaît une **augmentation d'un tiers**. Leur part dans la mortalité passe ainsi de 4 % à 6 %.

La mortalité des autres modes (VU, PL, TC, ...) a stagné de 2000 à 2010, puis a baissé d'un tiers depuis, en passant de 291 personnes tuées en 2010 à 193 en 2019.

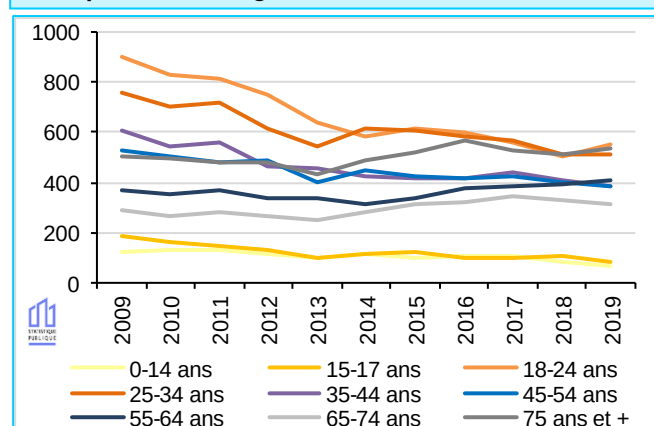
Part dans le trafic des véhicules motorisés et part de leurs occupants dans la mortalité

Part dans le trafic des véhicules motorisés en 2019	Part des usagers dans la mortalité 2019
 1,9% ¹	4,1%
 78%	19%
 14%	50%
 6%	3,0%
	1,1%

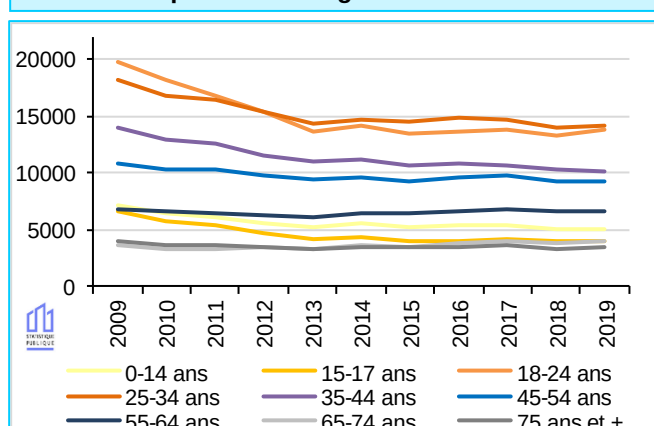
Ratio du nombre de personnes tuées pour 100 blessés selon le mode de déplacement

Mode	Tués	Blessés	Nombre de tués pour 100 blessés
	483	10 001	4.8
	197	5 060	3.9
	134	5 927	2.3
	615	12 952	4.7
	1 622	32 075	5.1
	98	2 332	4.2
	4	538	0.7
	36	541	6.7
Autres	55	1 064	5.2
Ensemble	3 244	70 490	4.6

Évolution du nombre de personnes tuées de 2009 à 2019 par classe d'âge



Évolution du nombre de personnes blessées de 2009 à 2019 par classe d'âge



Exposition au risque selon le mode

Le sur-risque des usagers de deux-roues motorisés (1,9 % des parcours motorisés¹) 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

L'indicateur du nombre de tués pour 100 blessés est un indicateur de gravité : plus il est élevé, plus les victimes sont souvent tuées. Le fichier BAAC fait apparaître en 2019 un ratio de 4,6 personnes tuées pour 100 blessés, égal à celui de 2018.

Pour les PL, ce ratio est 1,5 plus élevé avec 6,7 personnes tuées pour 100 blessés. En revanche, pour les cyclomotoristes, ce ratio est bien plus faible, avec 2,3 personnes tuées pour 100 blessés. Ces valeurs extrêmes sont liées à la répartition par milieu : les victimes poids lourds (tués + blessés) le sont à 20 % en agglomération contre 85 % pour les cyclomotoristes – les accidents en agglomération ayant en général une gravité moindre. Pour les TC ce ratio descend jusqu'à 0,7 avec 4 tués seulement.

Le ratio varie entre 3,9 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 (voir page 195).

Par rapport à 2018, les ratios sont stables en général, exceptées deux baisses :

- pour la catégorie « autres » (5,2 en 2019 contre 6,2 en 2018) dont le nombre de tués diminue de - 18 %,
- pour les poids lourds (6,7 en 2019 contre 7,6 en 2018) dont le nombre de tués baisse de - 18 % également.

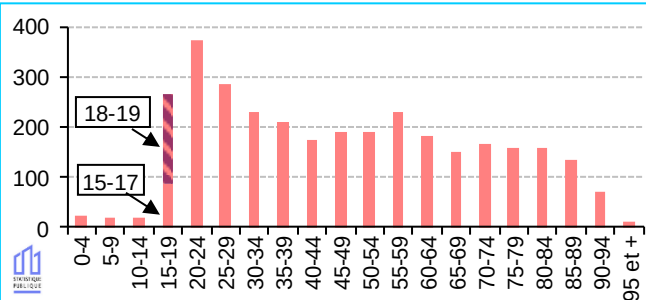
Evolution selon l'âge

L'évolution du nombre de personnes tuées sur la période 2009-2019 se décompose en deux :

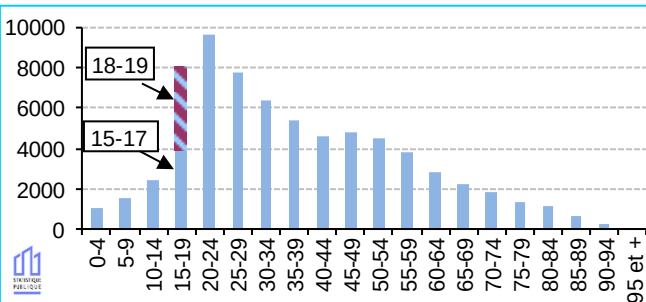
- 2009 à 2013 : baisse pour toutes les catégories d'âge, plus marquée pour celles de 15 à 44 ans que pour les plus âgées,
- de 2014 à 2019 : baisse pour toutes les catégories de moins de 54 ans, mais augmentation pour les plus âgées. Notamment, le nombre de tués de 55 à 64 ans connaît une augmentation constante depuis 2014 avec une hausse globale de 32 %.

¹ Les deux-roues motorisés au 1^{er} janvier 2012, CGDD – SOeS, Chiffres et statistiques n° 400, mars 2013.

Personnes tuées par classe d'âge en 2019



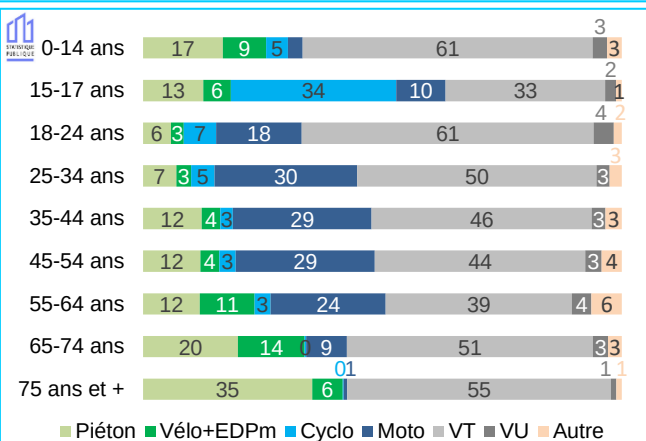
Personnes blessées par classe d'âge en 2019



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	66	5 025	6	1.3
15-17 ans	87	3 932	36	2.2
18-24 ans	549	13 796	106	4.0
25-34 ans	516	14 153	68	3.6
35-44 ans	383	10 078	48	3.8
45-54 ans	382	9 291	44	4.1
55-64 ans	412	6 700	51	6.1
65-74 ans	317	4 033	45	7.8
75 ans et +	532	3 430	86	15.5
Ensemble	3 244	70 490	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 2019, les 20-24 ans sont les plus touchés par les accidents de la route, en nombre de personnes tuées (soit 11 % du total) et de blessés (14 % du total). Viennent ensuite les 25-29 ans et les 15-19 ans.

En 2019, rapporté au million d'habitants, 50 personnes ont été tuées et 1 087 ont été blessées. Ces chiffres sont extrêmement variables suivant l'âge :

- 106 pour les tués **de 18 à 24 ans**, soit **le double de la moyenne** (sur-risque double aussi pour les blessés) ;
- 86 pour **les tués de 75 ans et plus**, soit 1,7 fois la moyenne. Mais le nombre de blessés par million d'habitants est quant à lui la moitié de la moyenne tout âge. Cela renvoie à **une gravité extrême** pour cette classe d'âge ;
- au contraire, le nombre de tués par million d'habitants est dix fois **plus faible pour les 0-14 ans** que les 15 ans et plus.

Entre 2010 et 2019, le risque individuel (nombre de personnes tuées par million d'habitants) est passé de 64 à 50, soit une baisse de - 21 %. Cette baisse est très marquée (- 48 %) pour les moins de 18 ans, mais bien plus faible pour les plus de 45 ans (- 9 %). En particulier, pour **les 75 ans et plus**, la population a augmenté, et **le risque a baissé de - 4 % en 10 ans**.

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

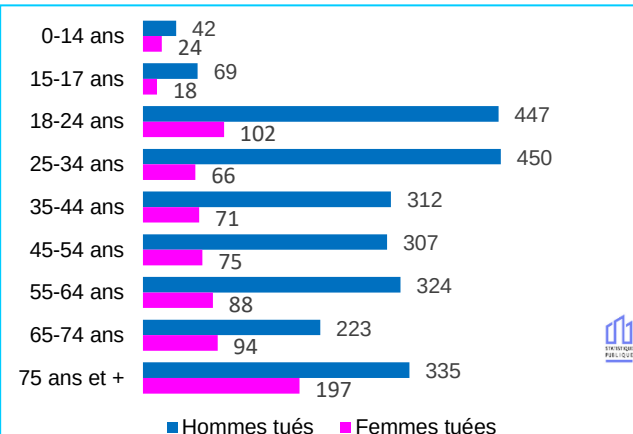
- il se situe au-dessus du ratio moyen pour les 65-74 ans, avec 8 personnes tuées pour 100 blessés, et pour **les 75 ans et plus avec 15 personnes tuées pour 100 blessés**, soit un ratio **trois fois supérieur à la moyenne** ;
- *a contrario*, celui observé chez les enfants et adolescents est bien en dessous du ratio moyen (1,7 personne tuée pour 100 blessés).

Âge et mode de déplacement

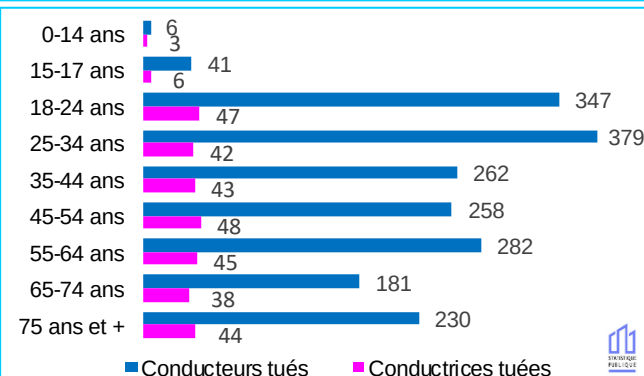
La répartition de chaque mode de déplacement parmi les personnes tuées varie fortement selon l'âge, celui-ci déterminant l'accès à la conduite des différentes catégories de véhicules. Ainsi :

- la part de cyclomotoristes parmi les personnes tuées est particulièrement élevée chez les 15-17 ans (34 %),
- les 18-24 ans décèdent majoritairement (61 %) alors qu'ils circulent en véhicule de tourisme,
- la part des motocyclistes est élevée chez les 25-64 ans (28 %),
- la part des piétons et cyclistes parmi les personnes tuées est la plus forte chez les 0-14 ans (26 %) et 65 ans et plus (38 %), avec une mortalité piétonne marquée chez les 75 ans et plus (35 %).
- Le nombre de motards tués âgés de 35 à 44 ans a diminué fortement entre 2018 et 2019 (- 31 décès).

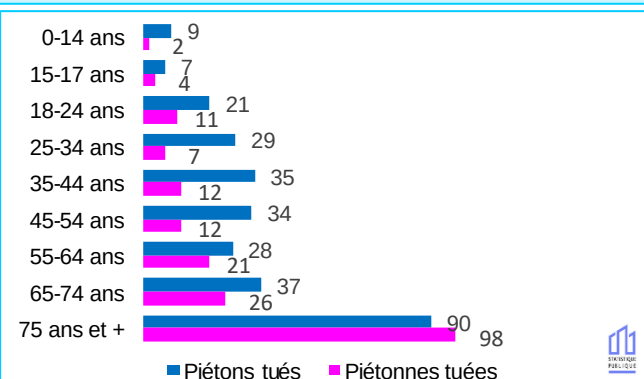
Personnes tuées par classe d'âge et par sexe : 3 244 tués



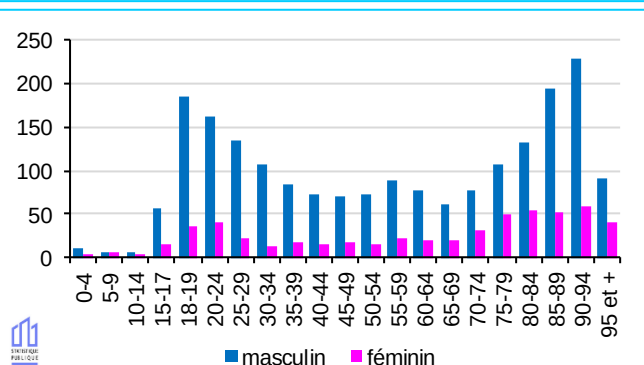
Conducteurs tués par classe d'âge et par sexe : 2 326 tués



Piétons tués par classe d'âge et par sexe : 483 tués



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



Hommes et femmes

En 2019, trois fois plus d'hommes (2 509) que de femmes (735) sont décédés sur la route.

La proportion d'hommes parmi les personnes tuées est plus élevée que celle des femmes à tout âge. Cela est particulièrement vrai pour les personnes tuées âgées de 15 à 54 ans : plus de 80 % sont des hommes, et même 87 % pour les 25-34 ans. Pour les 75 ans et plus, la proportion d'hommes demeure à 63 %. Ainsi, pour les hommes, les catégories les plus touchées sont celles de 15 à 34 ans (40 % des hommes tués). **Pour les femmes, ce sont les 65 ans et plus (40 % des femmes tuées).**

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

Les femmes tuées sont à 43 % des conductrices, à 31 % des passagères et à 26 % des piétonnes.

Cet écart homme-femme est particulièrement élevé parmi les conducteurs puisque 86 % des conducteurs tués sont des hommes (et même 97 % des conducteurs de motocyclette). Cependant, 51% des passagers tués sont des hommes.

Les piétons tués sont, tous âges confondus, pour 60 % d'entre eux des hommes. Mais plus l'âge est avancé, plus la proportion de femmes augmente pour atteindre la moitié des piétons tués seniors de 75 ans et plus qui sont des femmes – part toutefois inférieure à leur part dans la population de cette classe d'âge (61 % de la population).

84 % des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM en France métropolitaine en 2019) et 91 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont des hommes.

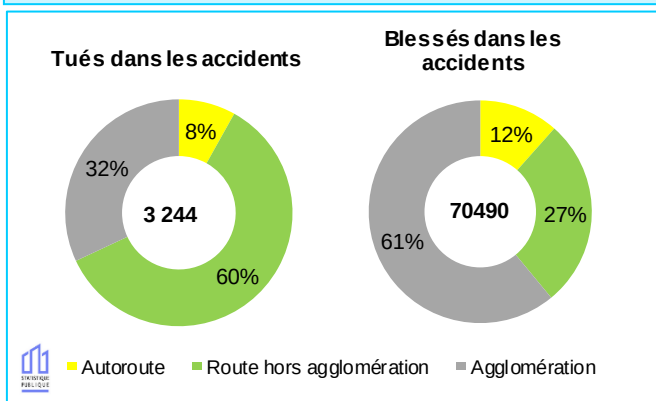
Deux causes d'accidents chez les **conducteurs hommes** APAM sont relevées : la **vitesse** excessive ou inadaptée (33 %) et l'**alcool** (20 %). Les autres causes interviennent dans moins de 10 % des cas, mais si on regroupe le non-respect des règles de circulation (priorité, dépassement dangereux, changement de file, contresens, non-respect des distances de sécurité), on arrive à 22%. Chez les **conductrices** APAM, les **causes relevées sont plus diverses**. La vitesse excessive ou inadaptée est citée dans 16% des cas - donc deux fois moins fréquentes que chez les hommes. Mais l'inattention (16 %) et le non-respect des priorités (14 %) sont quant à eux plus fréquents. L'alcool est la quatrième cause citée (10 % des cas).

Selon une étude¹, 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.

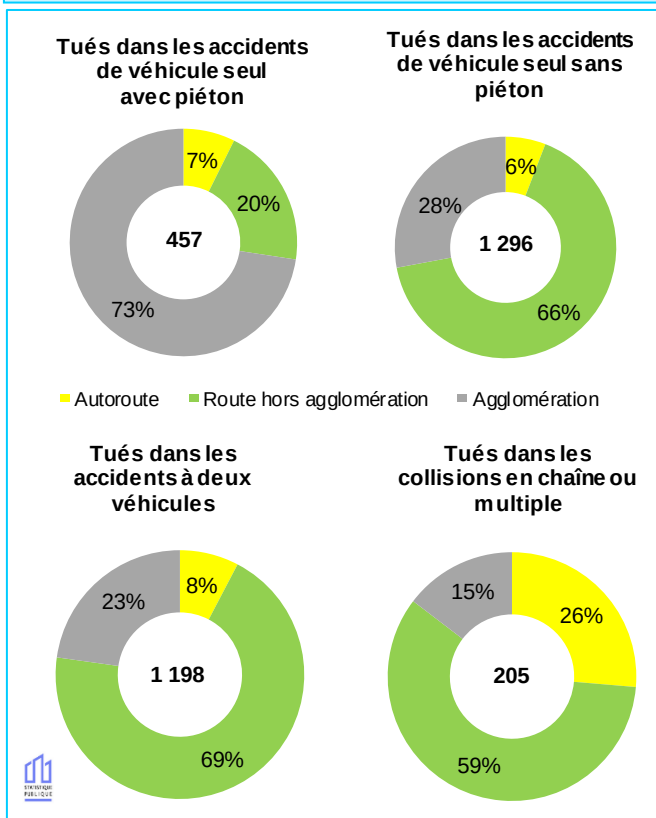
¹ Granié M.A., Genre et rapport au risque : de la compréhension au levier pour l'action, Questions Vives vol. 9 n°19, 2013

La typologie des accidents

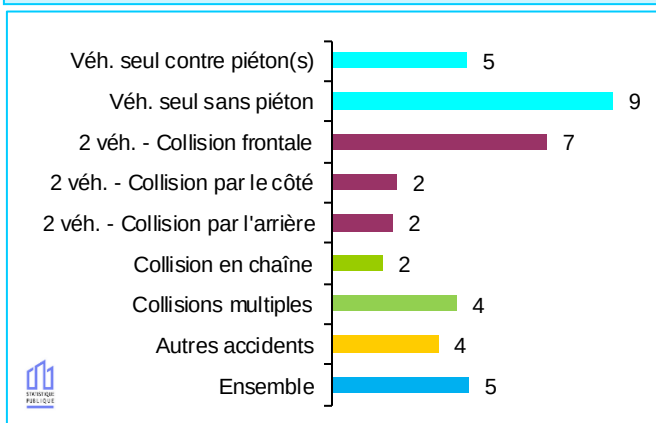
Répartition des personnes tuées et des blessés selon le milieu routier



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 à lieu hors agglomération (60 % 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 + 3 % sur autoroute et a plus baissé hors agglomération (- 25 %) qu'en agglomération (- 8 %).

Le nombre de décès entre 2018 et 2019 est stable (- 0,1 %). Par contre, selon le milieu routier :

- Baisse de - 3,6 % hors agglomération : 1 944 personnes tuées en 2019, soit 72 de moins qu'en 2018 ;
- baisse de - 2,2 % sur autoroute : 263 personnes tuées en 2019, soit 6 de moins qu'en 2018 ;
- mais forte hausse de + 7,7 % en agglomération : 1 037 personnes tuées en 2019, soit 74 de plus qu'en 2018.

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 :

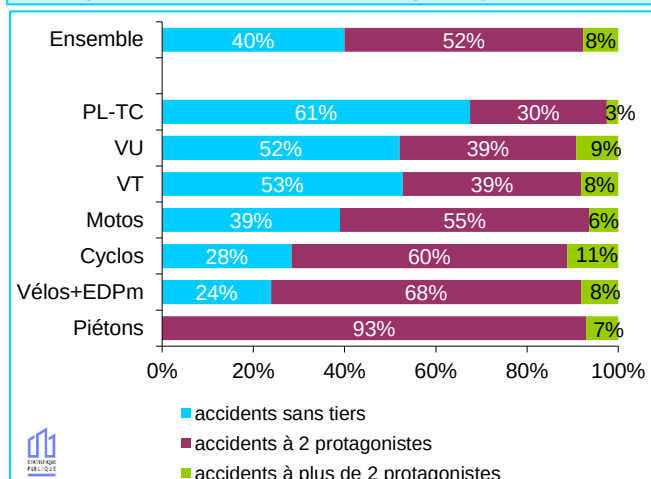
- **40 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers (un véhicule seul sans piéton) ;**
- **37 % dans un accident à 2 véhicules sans piéton ;**
- **14 % dans un accident à un seul véhicule contre piéton.**

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 (7 personnes tuées pour 100 blessés).

Bien qu'impliquant un usager vulnérable, les accidents d'un véhicule seul contre piéton ont une gravité égale à la moyenne (5 personnes tuées pour 100 blessés) en raison des vitesses pratiquées plus faibles en milieu urbain. Quand l'accident avec le piéton a lieu hors agglomération (autoroute compris), la gravité est maximale : 31 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 : 24 % 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	483	0	0%	491	483	98%
Vélos + EDPm	197	47	24%	202	150	74%
Cyclos	134	38	28%	142	96	68%
Motos	615	240	39%	641	375	59%
VT	1622	856	53%	2 371	766	32%
VU	98	51	52%	300	47	16%
PL	36	24	67%	390	12	3%
TC	4	3	75%	58	1	2%

Exemple de lecture : Parmi les 615 motocyclistes décédés en 2019, 240 (39 %) l'ont été dans un accident sans tiers, et 375 dans un accident avec tiers (cela représente 59 % des 641 tués dans un accident impliquant une moto).

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

	Piéton	Vélo+EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS		47	38	240	856	51	24	3	37	1 296
COLLISION AVEC										
Piéton		1	2	2	3	0	0	0	0	8
Vélo+EDPm	1	5	0	2	1	0	0	0	0	9
Cyclo	4	0	0	4	0	0	0	0	0	8
Moto	12	2	3	14	4	0	0	0	0	35
VT	272	82	51	218	370	9	3	0	13	1 018
VU	51	13	8	32	55	8	1	0	1	169
PL	54	20	8	27	172	20	7	0	0	308
TC	25	5	1	8	9	1	0	1	1	51
Autre	30	6	8	29	21	0	0	0	0	94
MULTICOLLISION	34	16	15	39	131	9	1	0	3	248
TOTAL	483	197	134	615	1622	98	36	4	55	3 244
Part de la mortalité	15%	6%	4%	19%	50%	3%	1%	0%	2%	100%

Exemple de lecture du tableau – colonne moto : parmi les 615 motocyclistes tués, 240 l'ont été lors d'un accident sans tiers, 14 dans une collision avec une autre moto, 4 lors d'une collision avec un cyclomoteur, 39 lors d'une multi collision, etc.

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.

40 % des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers. Parmi les 1 622 automobilistes tués, la moitié l'est dans des accidents sans tiers contre 39 % pour les 615 motocyclistes décédés.

Dans les accidents mortels impliquant un usager vulnérable (piéton, cycliste, cyclomotoriste ou motocycliste) et un autre véhicule, 91 % à 98 % des personnes tuées sont des usagers de cette catégorie. Dans les accidents impliquant plus de deux protagonistes (multi collisions) et un usager vulnérable, ce dernier représente 89 % à 100 % des personnes tuées.

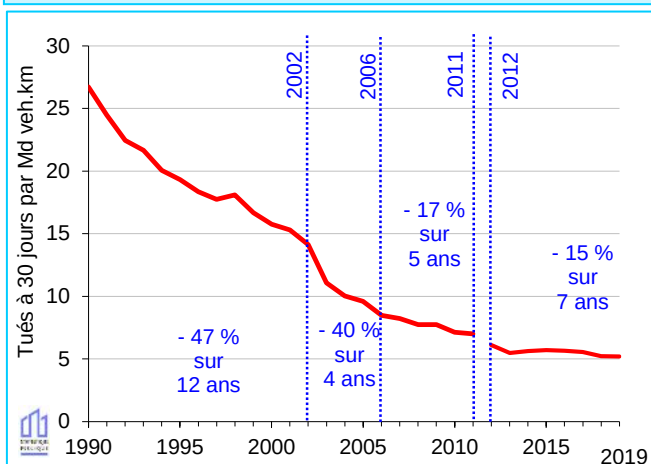
En revanche, concernant les autres véhicules, pour les accidents dans lesquels ils sont impliqués :

- les automobilistes constituent la moitié des décès dans les accidents à deux protagonistes et 56 % dans les multi collisions ;
- les occupants de véhicules utilitaires ne constituent que 19 % des décès dans les accidents à deux protagonistes et 18 % dans les multi collisions ;
- les occupants de poids lourds et de véhicules de transport en commun ne constituent que 3 % des décès dans les accidents à deux protagonistes et 2 % dans les cas de multi collision.

Entre 2018 et 2019, la mortalité dans les accidents sans tiers (véhicule seul sans piéton) varie fortement (74 décès de plus) sauf pour les cyclomoteuristes (12 décès de moins).

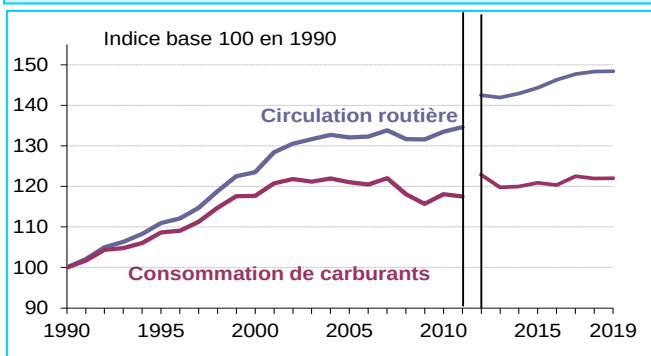
Évolution et saisonnalité de la mortalité routière

Évolution de la mortalité annuelle rapportée aux parcours, depuis 1990



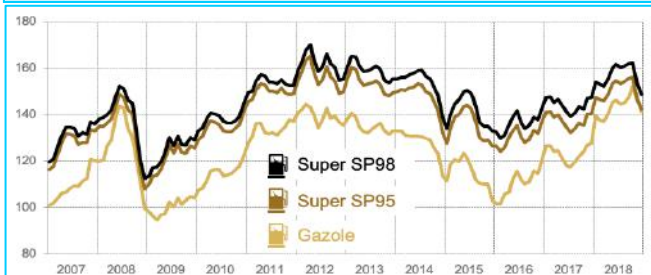
Source : SDES, 2020. Les données ont été rebasées à partir de 2012.

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



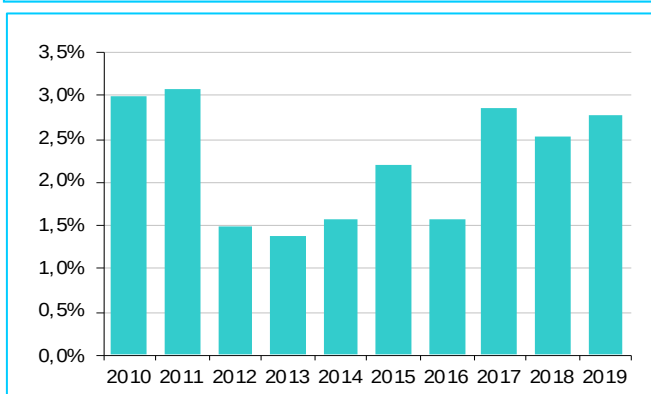
Source : SDES, 2020. Les données ont été rebasées à partir de 2012.

Évolution du prix de vente moyen des carburants 2007-2018 (en € TTC / hL)



Source : KANTAR TNS parc auto 2019.

Évolution du PIB annuel (en prix courants)



Source : Insee.

La sécurité routière en France - bilan 2019 - ONISR

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 baisse plus faible entre 2006 et 2011 de - 3,7 % par an en moyenne, soit une diminution de - 17 % sur la période ;
- une période de succession d'années de baisse et de stagnation entre 2012 et 2019 conduisant à une baisse totale de - 15 % en 7 ans, soit - 2,3 % en moyenne par an.

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 tendance à la hausse entre 2014 et début 2018, les volumes de carburant livrés ont baissé de l'ordre de - 3 % entre début 2018 et fin 2019. Toutefois, il apparaît au vu des historiques publiés par le SDES² que la consommation de carburant ne peut pas sur le long terme être directement reliée à la circulation routière.

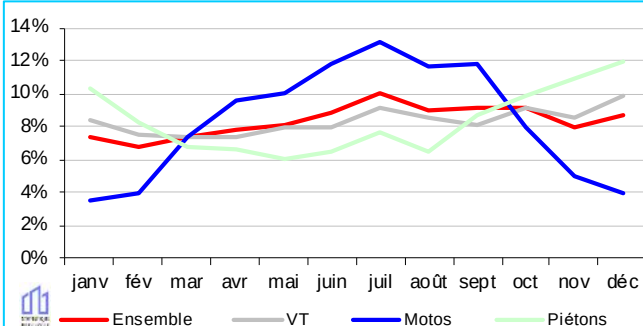
Une analyse internationale³ a mis en évidence une corrélation entre l'évolution de la mortalité routière et deux indicateurs économiques tels que l'évolution du PIB et celui du taux de chômage. Une réduction de l'activité économique s'accompagne d'une baisse de la mortalité routière et inversement. Selon l'Insee, le PIB en 2019 a augmenté de + 2,8 % par rapport à 2018.

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.

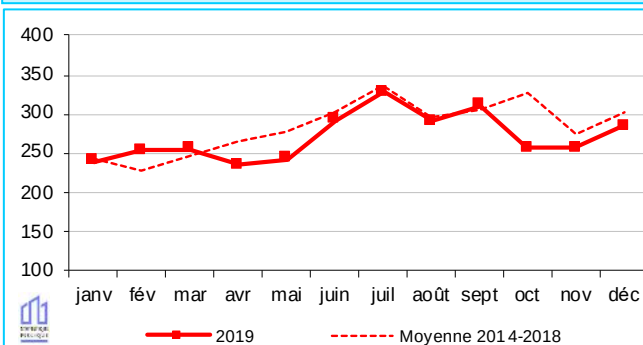
² Les comptes des transports en 2018, Commissariat général au développement durable, 2019. SDES : Service de la Donnée et de Etudes Statistiques, CGDD.

³ Elvik R., An analysis of the relationship between economic performance and the development of road safety, 2014.

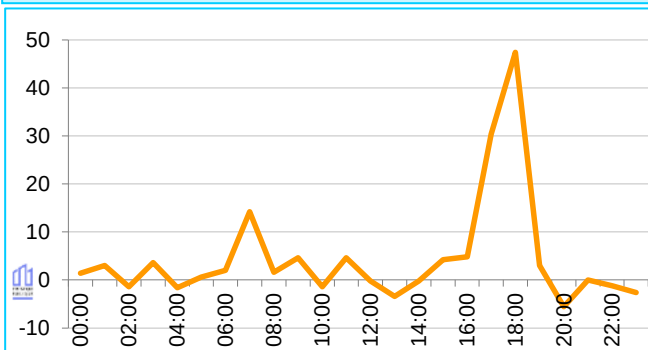
Part du mois dans la mortalité annuelle de la catégorie d'usagers (moyenne 2010-2019)



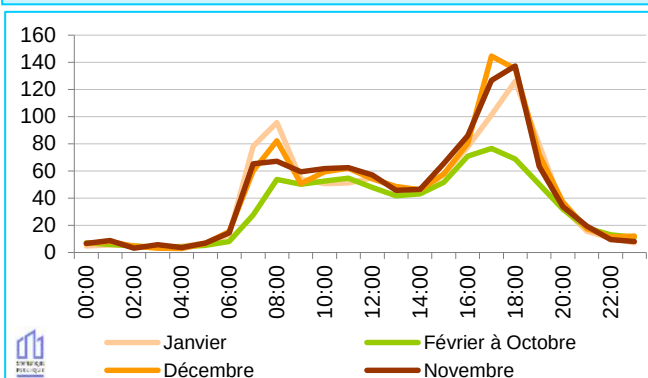
Mortalité mensuelle - Ensemble des usagers



Ecart entre octobre et novembre du nombre d'accidents corporels impliquant un piéton (moyenne 2015-2019)



Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton selon l'heure de la journée (moyenne 2015-2019)



La saisonnalité

La mortalité routière varie sur l'année. Le 1^{er} trimestre est habituellement le moins mortel (21 % de la mortalité annuelle sur 2010-2019), et le 3^{ème} trimestre le plus mortel (28 % de la mortalité sur 2010-2019).

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. À 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 + 13,6 % du nombre d'accidents impliquant un piéton lors de l'heure de pointe du matin (7h-9h) et de + 41,8 % lors de l'heure de pointe du soir (17h-19h). Cette augmentation n'est compensée qu'en partie par la diminution de - 9,5 % 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

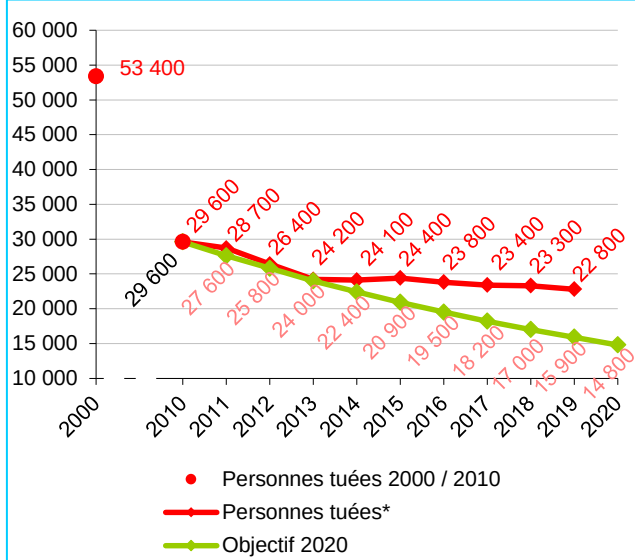
Des conditions météorologiques particulières peuvent influencer sur la mortalité routière, par une conjugaison de plusieurs effets parfois contradictoires. Des conditions agréables induisent une **augmentation des déplacements**, en particulier pour les déplacements de loisirs et ceux des modes vulnérables (motos, vélos)¹. À 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.

2019 est considérée comme la troisième année la plus chaude depuis le début du XX^e siècle. Elle s'est caractérisée par un soleil généreux et la prédominance de la douceur tout au long de l'année avec deux vagues de chaleur d'une intensité exceptionnelle durant l'été. La pluviométrie, déficitaire jusqu'à fin septembre, a atteint au dernier trimestre un excédent proche de 60 % avec des pluies très abondantes sur le sud du pays. De septembre à décembre, les régions méridionales ont été frappées par de violents épisodes méditerranéens accompagnés de pluies intenses qui ont généré des crues et des inondations localement dévastatrices.

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

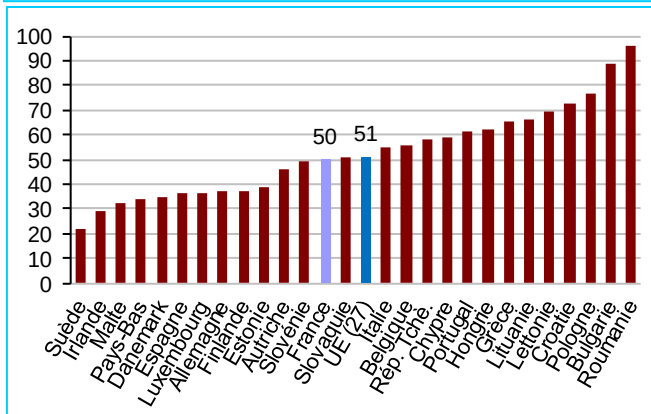
La France dans l'Europe de la sécurité routière

Evolution de la mortalité dans l'Union européenne (résultats sur 27 Etats désormais) : Objectif 2020



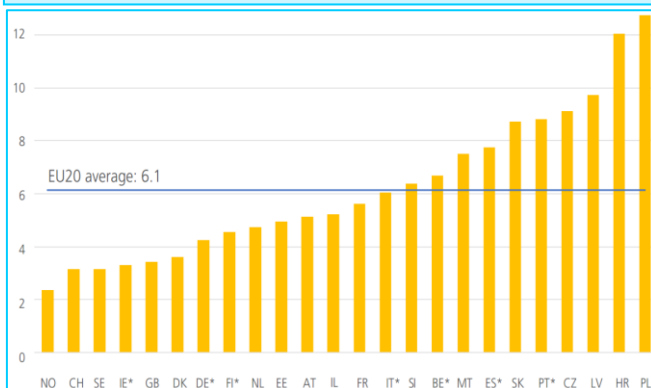
* Données 2019 provisoires, toutes années recalées sur 27 Etats, donc hors résultats du Royaume-Uni
Source : Commission européenne, DG-Move, juin 2020.

Mortalité routière par million d'habitants en Europe (données provisoires 2019)



Source : Commission européenne, DG-Move, juin 2020.

Mortalité routière par milliard de véhicules.km en Europe



* Moyenne sur les trois dernières années disponibles
Source : ETSC, 14th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2020.

Environ 1,35 million de personnes décèdent chaque année dans le monde sur les routes¹ dont 2 % dans l'Union européenne. Le bilan provisoire 2019 affiche **22 800 décès pour les 27 Etats membres de l'UE**, soit une baisse de 2 % par rapport à 2018. Si on avait intégré les décès routiers du Royaume-Uni, sorti de l'UE depuis le 31 janvier 2020, la mortalité routière s'élèverait à 24 600 décès. L'objectif fixé par l'UE de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020² ne sera pas atteint. Un nouvel objectif de diviser par deux la mortalité et les blessés graves a été fixé à l'horizon 2030³.

La mortalité routière en Europe

D'après les premières estimations 2019, 8 pays de l'Union européenne ont connu une baisse de la mortalité routière par million d'habitant par rapport à 2018. Parmi ces pays se trouvent la Croatie, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Grèce, la Lettonie, le Luxembourg et la Suède. Parmi les pays ayant plus de 100 tués sur les routes, ceux ayant eu la plus forte baisse de mortalité entre 2010 et 2019 sont la Grèce (-45%), la Lettonie (-39%), la Lituanie (-38 %) le Portugal et l'Irlande (-33% chacun). La progression de la France sur cette période (-19%) est un peu plus faible que celle de l'UE 27 (-23%).

La part de la France dans la mortalité routière de l'UE 27 est de 14 %. Le nombre de personnes tuées dans l'UE par million d'habitants est passé de 67 à 51 entre 2010 et 2019. En France métropolitaine en 2019, ce ratio est de 50, légèrement inférieur à la moyenne de l'Union européenne, alors que l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni (hors EU) ont un ratio inférieur. En revanche, la France présente une mortalité routière rapportée au trafic légèrement inférieure à la moyenne de l'UE (en-dessous de 6,1 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules).

Selon les classes d'âge (EU28⁴, 2018)

En 2018, en Europe, les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 10,8 % de la population mais 13,3 % de la mortalité routière. En France, alors qu'en 2010, ils représentaient 24,8 % de la mortalité pour 12,4 % de la population, ils représentent en 2018 18,8 % de la mortalité routière pour 11,7 % 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 28,1 % de la mortalité européenne pour 19,7 % de la population. En France, en 2018, ils représentent 25,9 % de la mortalité pour 19,7 % 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.

³ EU Road Safety Policy Framework 2021-2030

⁴ Les proportions de tués par classe d'âge sont calculées sans les chiffres de l'Irlande, de la Lituanie et de la Slovaquie, indisponibles pour 2018.

Données d'exposition

						
Population (millions hab) (au 1/01/2018)	82,79	46,66	66,92	60,48	66,27	512,37
Superficie (milliers de km²)	357,1	506,0	551,5	301,3	243,8	4 470,6
Réseau autoroutier (km) (données 2017)	13 009	15 523	11 618	6 943	3 803	77 396
Réseau routier total (km) (données 2017)	229 890	666 661	1 103 545	256 567	422 514	4 894 173
Circulation (milliards véh-km) (données 2014)	740,5	/	572,4	/	521,2	/
Motorisation (VL/1000 hab) (données 2017)	561	504	478	637	486	516
Parc VL (millions veh) (données 2017)	46,5	23,5	32	38,5	32,2	264,2
Parc 2RM (millions veh) (données 2017)	4,4	5,3	3,0	9,2	1,3	35,1
VMA autoroute	130 conseillé	120	110-130	110-130	112	/

Source : Commission européenne, Statistical pocketbook, Transports européens en chiffres, 2019.

Mortalité par million d'habitants

						
En 2000	91	144	137	124	61	/
En 2015	43	36	54	56	28	52
En 2017	39	39	53	56	28	50
Estimation 2018	39	39	50	55	28	49
Estimation 2019	37	36	50	55	28	48

Source : Commission européenne, DG-Move, juin 2020.

Mortalité routière par catégorie d'usagers

						
Automobilistes	1424	732	1637	1423	799	9763
Tués automobilistes / Total	43%	41%	50%	43%	43%	39%
2RM	697	421	760	795	361	4160
Tués 2RM / Total	21%	23%	23%	24%	20%	17%
Cyclistes	445	58	175	219	100	1751
Tués cyclistes / Total	14%	3%	5%	7%	5%	7%
Piétons	464	386	470	612	472	4316
Tués piétons / Total	14%	21%	14%	18%	26%	17%
Total 2018	3275	1806	3248	3334	1839	24859

Source : CARE database, données 2018

Mortalité routière par âge

						
Tués 15-17 ans	77	25	106	61	44	467*
Tués 15-17 ans / Total	2,4%	1,4%	3,3%	1,8%	2,4%	2,1%*
Population 15-17 ans / Total	2,9%	2,9%	3,8%	2,9%	3,2%	3,1%
Tués 18-24 ans	369	184	503	353	269	2556*
Tués 18-24 ans / Total (%)	11,3%	10,2%	15,5%	10,6%	14,6%	11,2%*
Population 18-24 ans / Total	7,6%	6,8%	7,9%	6,9%	8,6%	7,7%
Tués 15-24 ans	446	209	609	414	313	3023*
Tués 15-24 ans / Total	13,6%	11,6%	18,8%	12,4%	17,0%	13,3%*
Population 15-24 ans / Total	10,5%	9,7%	11,7%	9,7%	11,9%	10,8%
Tués ≥ 65 ans	1 045	498	842	1 061	487	6404*
Tués ≥ 65 ans / Total	31,9%	27,6%	25,9%	31,8%	26,5%	28,1%*
Population ≥ 65 ans / Total	21,4%	19,2%	19,7%	22,6%	18,2%	19,7%

Source : CARE database, données 2018

*Données sur l'UE28 sans l'Irlande, la Lituanie, et la Slovaquie dont les données par classes d'âge sont manquantes en 2018

Mortalité routière par réseau

						
Routes hors agglo	1 206	994	2 016	1 603	1 030	12 056
Tués routes hors agglo / total	36,8%	55,0%	62,1%	48,1%	56,0%	48,5%
Routes en agglo	813	489	963	1 401	646	8 543
Tués routes en agglo / total	24,8%	27,1%	29,6%	42,0%	35,1%	34,4%
Autoroutes	424	323	269	330	109	2 076
Tués autoroutes / total	12,9%	17,9%	8,3%	9,9%	5,9%	8,4%

Source : CARE database, données 2018

Analyse comparative (EU28)

Depuis 2000, la mortalité routière en France est dans la moyenne européenne. En 2019, elle est légèrement supérieure à celle de l'UE 28 avec 50 personnes tuées par million d'habitants, indicateur retenu pour les comparaisons. Parmi les pays voisins : l'Allemagne compte 37 personnes tuées par million d'habitants, l'Espagne 36 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. 62,1 % 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 8,3 % 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. 33 personnes sont décédées en Allemagne pour 1 000 km d'autoroutes, contre 23 en France.

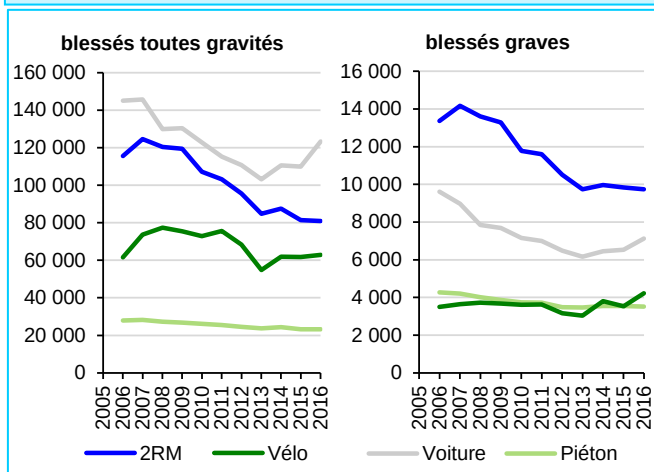
En 2018, la part des usagers de deux-roues motorisés dans la mortalité en France (23 %) est l'une des plus fortes de l'UE. Elle est presque identique à celle de l'Italie (24%) malgré un parc nettement moindre (estimé en 2018 à 3 millions en France contre 9,2 millions en Italie). La mortalité cycliste 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+¹ est estimé à **25 000** en 2016, soit un ratio de **7 blessés graves pour 1 tué**.

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

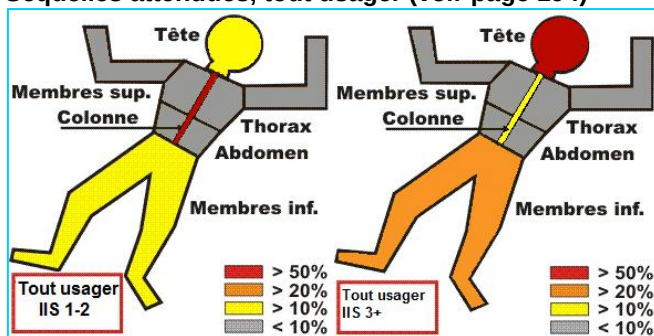


Localisation des lésions des blessés graves M.AIS 3+ accidentés dans le Rhône (1996-2014)

		Piétons	Vélo	2RM	VL	Tous usagers
Localisation des atteintes AIS3+	Effectifs	1 956	1 616	3 830	2 927	11 351
	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%
Localisation des atteintes AIS4+	Zone externe	0.1%	0.0%	0.1%	0.3%	0.1%
	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.

Séquelles attendues, tout usager (voir page 194)



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 ».

Au sein de l'Université Gustave Eiffel (anciennement Ifsttar), le Registre du Rhône vise depuis 1995 à recenser l'ensemble des victimes d'accident de la route survenu dans le Rhône. Les données émanent directement de 245 services hospitaliers qui prennent en charge les blessés consécutifs à un accident de la route survenu dans le département.

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

Au niveau national, **70 % des blessés M.AIS 3+ seraient 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 10 000 blessés graves par an entre 2012 et 2016 (cf. p195) alors que les automobilistes, qui représentent 70 % des parcours, en comptent 6 600. Les blessés graves à vélo ou à pied sont au même niveau, avec resp. 3 600 et 3 500 par an, alors qu'ils ne représentent resp. que 3 % et 23 % du nombre total de trajets (ENTD 2007-2008, Insee-Inrets).

Toutes gravités confondues, dans le Rhône, près de la moitié (49%) des atteintes des occupants de voiture se situent au niveau de la colonne vertébrale. Les usagers de deux-roues à moteur présentent majoritairement des lésions orthopédiques : membres inférieurs et/ou bassin (64%), puis membres supérieurs (50%). Les cyclistes ont des lésions traumatiques qui siègent plus souvent au niveau des membres supérieurs (54%), des membres inférieurs et du bassin (38%).

La gravité est plus élevée chez les usagers non carrossés dans un accident avec tiers, en général motorisé. A l'inverse, pour les utilisateurs de VT, PL et VU, la gravité est plus élevée dans les accidents sans tiers, avec pertes de contrôle notamment à vitesse élevée. La gravité est plus élevée chez les hommes que chez les femmes et augmente avec l'âge. 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. Les patients gravement atteints (AIS 4+) orientés dans une structure d'urgence vitale, présentent en majorité des atteintes cranio-encéphaliques, thoraciques et pelviennes.

Les séquelles majeures

Les séquelles majeures attendues proviennent majoritairement de lésions cranio encéphaliques. Elles se manifestent sous forme de déficits moteurs, sensitifs ou sensoriels pouvant aller jusqu'à un état végétatif chronique. D'autres syndromes déficitaires neuropsychologiques plus complexes (cognitifs, psychoaffectifs, émotionnels) sont décrits posant le problème du « handicap invisible ». Les conséquences séquelaires des traumatismes des membres inférieurs sont sensitivo motrices, articulaires (raideur) ou fonctionnelles en cas d'amputation. Les traumatismes médullaires de la colonne ont pour conséquence selon le niveau de la lésion une tétra ou paraplégie.

¹ M.AIS 3+ : définition du blessé grave (cf. p194)

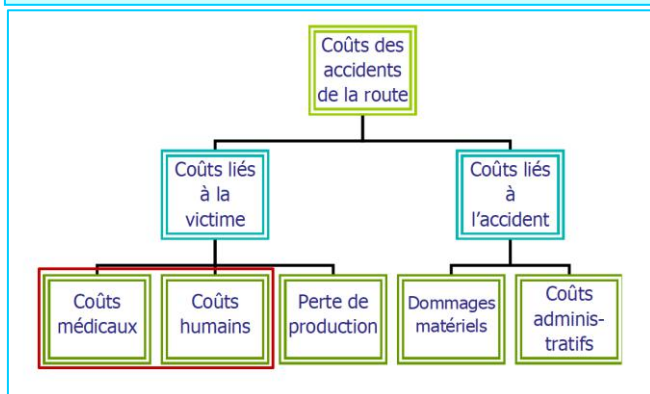
Le coût de l'insécurité routière

Les **valeurs tutélaires** de l'insécurité routière évoluent selon le PIB par habitant et sont actualisées chaque année. Elles s'élèvent en 2019 à :

- 3,429 millions d'euros pour une personne tuée,
- 428 642 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 heures,
- 17 146 euros pour un blessé léger,
- 5 258 euros pour les dégâts matériels (accident matériel ou corporel).

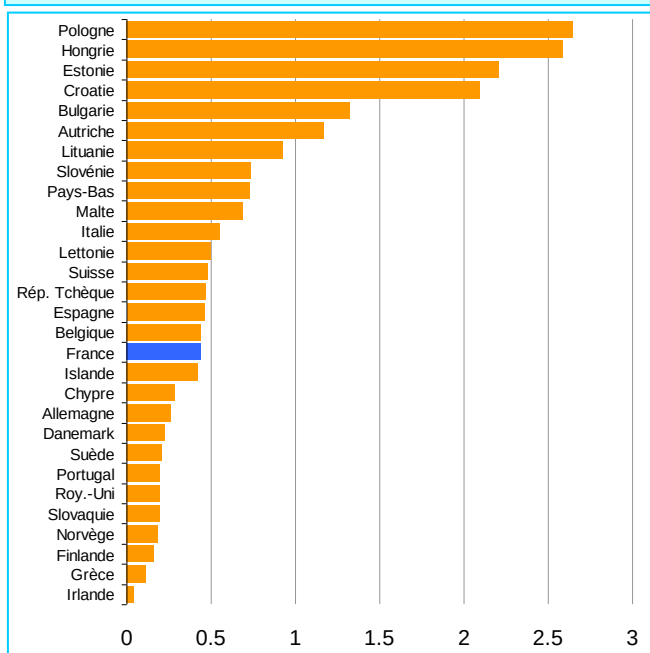
Ces valeurs de référence et les méthodologies d'évaluation sont précisées par l'**instruction du 16 juin 2014** relative à l'évaluation des projets de transport et la note méthodologique du 1^{er} octobre 2014, conformément aux recommandations du rapport de la mission Quinet, paru en 2013, sur l'évaluation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

Décomposition des coûts des accidents de la route



Source : Projet Européen "Safetycube", 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'Université Gustave Eiffel sur les données des hôpitaux (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 plus de 2 fois celui du fichier BAAC, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées en cas d'accident non mortel.

En 2019, le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des prix unitaires (valeurs tutélaires) ci-contre, s'établirait à 39,7 milliards d'euros (Md€) répartis comme suit :

- **11,4 Md€ au titre de la mortalité ;**
- **23,1 Md€ au titre des hospitalisations ;**
- **4 Md€ pour les victimes légères ;**
- **1,2 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 (1,353 millions d'accidents matériels déclarés en responsabilité civile en 2019 auprès des compagnies d'assurances¹ et une estimation de 713 000 dommages aux véhicules lors d'accidents) est estimé à 11,1 Md€.

Le coût total de l'insécurité routière serait de 50,9 Md€, soit 2,2 % 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 suggérerait 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'Université Gustave Eiffel 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 (congestion dus aux accidents, etc.).

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

¹ Source : Fédération Française de l'Assurance.



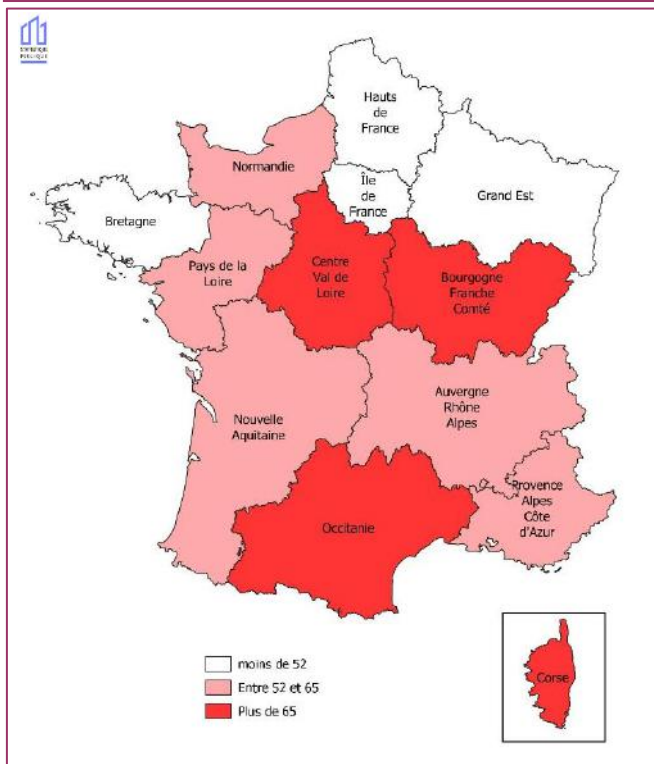


Analyses territoriales

Les régions de France métropolitaine	26
Indicateurs régionaux de sécurité routière	27
Les départements de France métropolitaine	28
Indicateurs départementaux de sécurité routière	30
Le réseau routier des Conseils Départementaux	32
Les territoires ruraux	34
Les autoroutes	36
Les routes hors agglomération	38
L'évaluation de la Vitesse Maximale Autorisée à 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
SURE : Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes	50
Sécurisation d'un itinéraire par la démarche SURE : CD 67	51
État des lieux des zones de circulation apaisée	52
L'évaluation du dispositif Grenoble Métropole Apaisée	53
Les Outre-mer	54
Etudes locales en Outre-mer	58
Bilans de sécurité routière à la Réunion	58
Déterminants de la prise de risque en Guadeloupe	59

Les régions de France métropolitaine

Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2015-2019



En 2019, la **région Île-de-France** (19 % de la population métropolitaine) concentre **32 % des accidents corporels**, 30 % des blessés et **seulement 8 % des décès**.

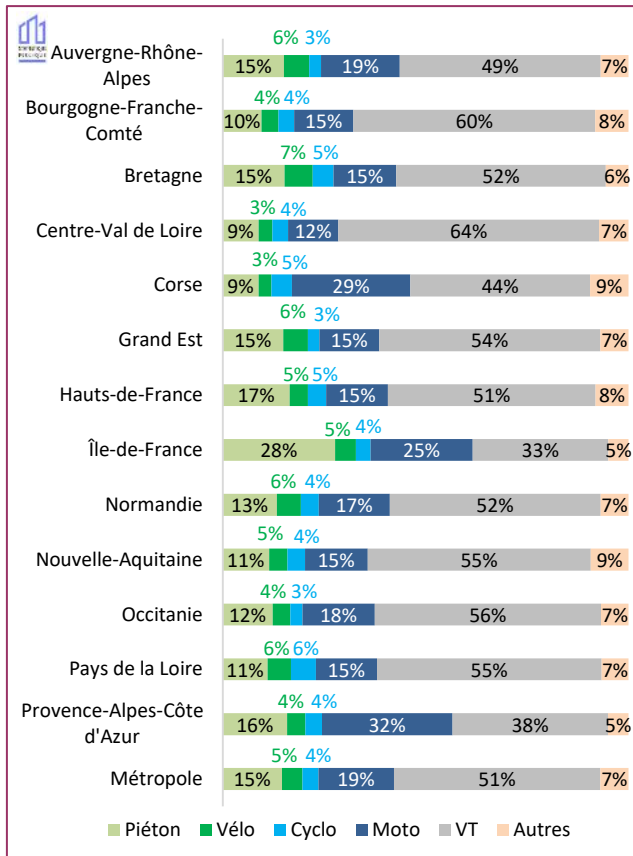
Mortalité par million d'habitants (2015-2019)

Le nombre de personnes tuées par an et par million d'habitants sur la période 2015-2019 est de 52 pour la France métropolitaine et varie selon les régions entre 25 en Île-de-France et 93 en Corse. 4 régions sur 13 ont un taux inférieur à la moyenne nationale de 52, toutes dans la moitié nord.

Entre les périodes 2010-2014 et 2015-2019, la mortalité ramenée à la population a baissé dans toutes les régions. Pour beaucoup, la baisse est proche de la baisse nationale (- 9 %). Les régions Centre-Val de Loire et Occitanie ont connu des baisses plus importantes (- 16 % et - 13 %) et les régions Corse et Hauts-de-France des baisses moindres (- 4 % ou - 2 %).

En moyenne, la mortalité par million d'habitants des **18-24 ans** est deux fois plus forte (109) que le taux tous âges confondus (52). Elle est d'autant plus élevée dans les régions où les taux de mortalité tous âges sont les plus importants : autour de 140 en Occitanie, PACA et Nouvelle-Aquitaine, plus de 175 en Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire et jusqu'à 219 en Corse.

Répartition des personnes tuées par mode de déplacement, sur la période 2015-2019



Types d'accidents

Les pratiques de mobilité étant différentes d'une région à l'autre, la répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement varie fortement :

- **La part des piétons** parmi les personnes tuées est de 15 % en France métropolitaine. Elle varie entre 9 % en Corse et Centre-Val de Loire et 28 % en Île-de-France. Elle est **plus élevée dans les régions comptant les plus grandes métropoles** (Paris, Marseille et Lille).
- **Les usagers de deux-roues motorisés** représentent 23 % des décès en France métropolitaine. Ils sont fortement représentés parmi les personnes tuées en Provence-Alpes-Côte d'Azur, en Corse et en Île-de-France (respectivement 36 %, 34 % et 29 %). Ces trois régions regroupent 28 % des usagers de 2RM tués en métropole, elles rassemblent également 28 % du parc 2RM¹.
- Les 2RM sont fortement représentés parmi les personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail (36 % en Métropole), avec 4 personnes sur 10 en Auvergne-Rhône-Alpes et en Île-de-France et jusqu'à 53 % en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

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

¹ Les deux-roues motorisés au 1^{er} janvier 2012, Chiffres et statistiques n°400, CGDD – SOeS, mars 2013.

Indicateurs régionaux de sécurité routière

	Personnes tuées							Sur la période 2015-2019, part des personnes tuées ...			
	Evolution 2019/2010	total 2019	Evolution 2019/2018	taux moyen 2015-2019				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 alcool / alcool connu *
				tous âges pour 1 million habitants (pop. 2019)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2019)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2019)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2019)				
Auvergne-Rhône-Alpes	- 8%	451	+ 17%	54	115	71	71	22%	20%	29%	43%
Bourgogne-Franche-Comté	- 19%	207	0	75	177	121	83	18%	19%	29%	43%
Bretagne	- 7%	171	- 4%	51	109	81	65	21%	18%	37%	48%
Centre-Val de Loire	- 29%	163	- 10%	69	176	106	76	16%	22%	30%	42%
Corse	- 17%	30	+ 3%	93	219	124	81	34%	22%	33%	46%
Grand Est	- 14%	276	- 6%	50	97	60	64	18%	20%	26%	38%
Hauts-de-France	- 13%	257	+ 5%	48	96	74	51	20%	18%	32%	48%
Ile-de-France	- 25%	267	- 13%	25	44	34	35	29%	21%	26%	43%
Normandie	- 22%	173	+ 1%	54	128	80	65	22%	20%	31%	44%
Nouvelle-Aquitaine	- 22%	361	- 6%	64	147	92	77	20%	19%	30%	43%
Occitanie	- 21%	390	+ 7%	68	137	103	80	21%	18%	32%	48%
Pays-de-la-Loire	- 25%	195	- 3%	55	124	84	64	21%	19%	36%	47%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	- 22%	303	+ 2%	63	137	100	69	36%	20%	30%	48%
Métropole	- 19%	3244	- 0,1%	52	109	73	65	23%	20%	30%	44%

* Données non labélisées

** Données sur 4 années 2015, 2016, 2018 et 2019.

Population 2019 : source INSEE

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

- il y a eu 451 personnes tuées en 2019. L'évolution par rapport à 2010 est une baisse de - 8 %. L'évolution par rapport à 2018 est une hausse de + 17 % ;
- sur les années 2015-2019, il y a en moyenne 54 personnes tuées par million d'habitants, 115 jeunes âgés de 18 à 24 ans ramenés à leur population ;
- sur les années 2015-2019, 22 % des personnes tuées l'ont été en 2RM ;
- sur les années 2015-2019 (sauf 2017), 20 % des personnes tuées l'ont été dans un accident avec un conducteur novice ;
- sur les années 2015-2019, 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.

Accidents liés au travail

	Personnes tuées en 2019 ...			Sur la période 2015-2019, part des personnes tuées ...				
	dans un accident impliquant au moins 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	32%	35	13	9%	42%	3%	21%	38%
Bourgogne-Franche-Comté	36%	23	16	9%	29%	6%	25%	27%
Bretagne	37%	13	7	8%	39%	4%	17%	17%
Centre-Val de Loire	38%	17	7	11%	27%	4%	26%	42%
Corse	40%	3	1	12%	42%	3%	40%	40%
Grand Est	36%	24	13	11%	19%	5%	19%	33%
Hauts-de-France	38%	26	9	9%	29%	4%	21%	30%
Ile-de-France	42%	28	3	11%	44%	3%	18%	20%
Normandie	30%	11	5	9%	40%	4%	14%	36%
Nouvelle-Aquitaine	37%	40	12	10%	34%	4%	27%	39%
Occitanie	30%	30	11	9%	36%	3%	20%	32%
Pays-de-la-Loire	37%	22	6	13%	32%	3%	15%	18%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	31%	23	8	10%	53%	3%	9%	33%
Métropole	35%	295	111	10%	36%	4%	20%	32%

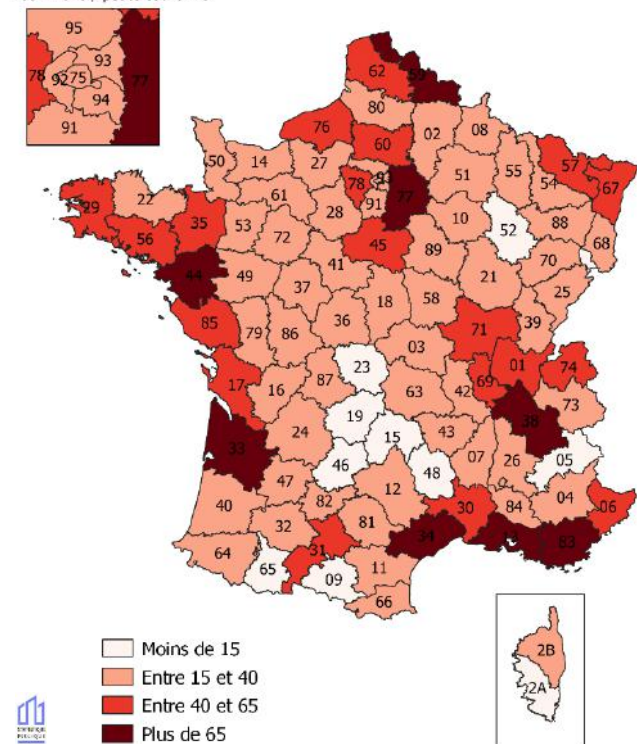
Exemple de lecture, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes :

- en 2019, 32 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant au moins un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel ;
- en 2019, il y a eu 35 personnes tuées alors qu'elles étaient en trajet domicile-travail et 13 alors qu'elles étaient en trajet professionnel ;
- sur la période 2015-2019, les personnes tuées en trajet domicile-travail représentent 9 % des personnes tuées. Parmi elles, 42 % étaient en 2RM ;
- sur la période 2015-2019, les personnes tuées en trajet professionnel représentent 3 % des personnes tuées. Parmi elles, 21 % étaient dans un véhicule utilitaire et 38 % dans un poids lourd.

Les départements de France métropolitaine

Nombre de personnes tuées par an et par département (moyenne 2015-2019)

Zoom Paris / petite couronne



En moyenne annuelle 2015-2019, le **nombre de personnes tuées par département** varie dans un rapport de 1 à 19 (6 dans le Territoire de Belfort et 116 dans les Bouches-du-Rhône) avec une moyenne en France métropolitaine à 35 et une médiane à 32. Pour 58 départements, le nombre annuel de personnes tuées est situé entre 15 et 40. Parmi les valeurs extrêmes, **onze départements ont une accidentalité faible avec moins de 15 personnes tuées par an** (départements peu densément peuplés). A l'opposé, **huit départements connaissent une accidentalité très élevée avec plus de 65 personnes tuées par an** (départements à composante urbaine forte).

Mortalité par million d'habitants

Sur la période 2015-2019, le **nombre de personnes tuées par million d'habitants et par an**, par département, varie de 17 dans les Hauts-de-Seine et Paris à 138 dans les Alpes-de-Haute-Provence. La moyenne de la France métropolitaine se situe à 52. Les taux les plus bas sont observés dans les départements d'Île-de-France (sauf la Seine-et-Marne).

Entre les périodes 2010-2014 et 2015-2019, la mortalité par million d'habitants a diminué de **- 9 % en Métropole**. Ce taux a diminué plus fortement dans 50 départements, jusqu'à - 44 % en Lozère¹. Il est stable dans cinq départements, et en hausse dans vingt départements, jusqu'à + 24 % dans l'Orne.

La **mortalité des jeunes de 18-24 ans** par million de jeunes de cet âge varie de 17 à Paris à 457 dans les Alpes-de-Haute-Provence². 45 % des départements sont situés entre 100 et 200, 30 % au-dessus de 200 et 25 % en-dessous de 100.

La **mortalité des personnes âgées de 65 ans ou plus** par million d'habitants de cet âge ne s'étend que de 25 à 153. Pour 68 départements, cet indicateur est compris entre 50 et 100.

Types d'accidents

Les **usagers de deux-roues motorisés** représentent plus d'un tiers des usagers tués dans 10 départements, dont 4 dans le sud-est et 3 en Île-de-France.

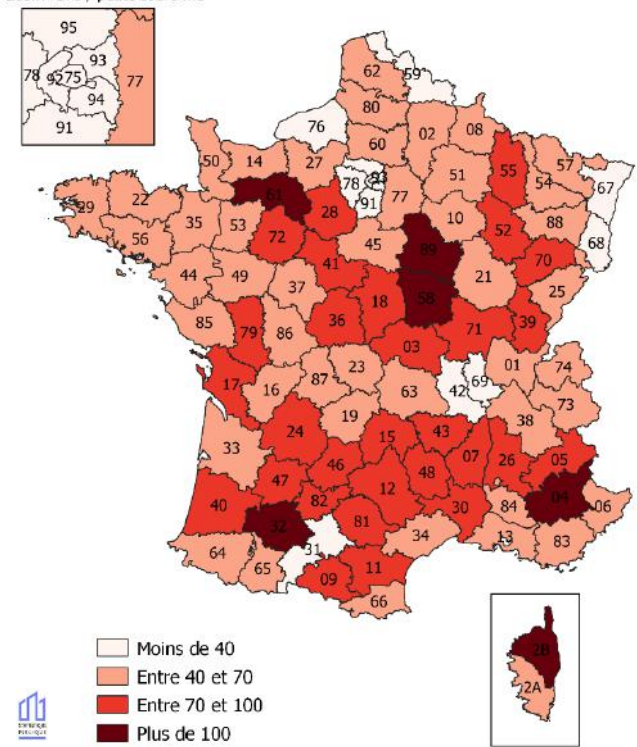
Alors que la part des **piétons** dans la mortalité est de 15 % en Métropole, elle dépasse 40 % à Paris, en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne. Elle est inférieure à 10 % dans 26 départements.

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 59 départements, cet indicateur se situe entre 25 % et 35 %.

44 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur sous emprise **alcool et/ou stupéfiants** (17 départements dépassent 50 %).

Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2015-2019, par département

Zoom Paris / petite couronne



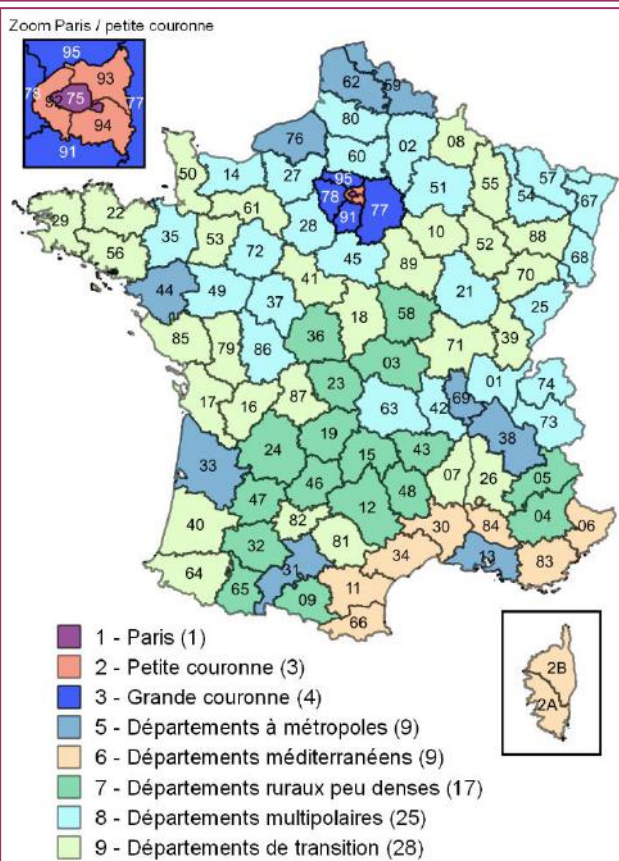
¹ Nombre de personnes tuées dans ce département faible (moins de 15 accidents par an en moyenne) : les conclusions sont à nuancer.

² Conclusions à nuancer : effectifs annuels faibles et seul un jeune a été tué en 2018 et en 2019 dans les Alpes-de-Haute-Provence.

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 métropolitaine), notamment pour les 18-24 ans avec un taux 6 fois inférieur à la moyenne pour Paris. La part de piétons parmi les personnes tuées est très importante (49 % à Paris et 39 % en petite couronne, contre 15 % en France métropolitaine). Les usagers de deux-roues motorisés y représentent une personne tuée sur trois. La part de cyclistes décédés à Paris est plus importante que pour la France métropolitaine (10 % contre 5 %).

Malgré un nombre annuel moyen de décès par département de la **grande couronne** 1,6 fois plus faible que pour les **départements à métropoles**, les indicateurs de ces deux familles sont proches : taux de mortalité inférieurs à la moyenne nationale, parts de piétons, de cyclistes et d'usagers de 2RM décédés similaires à la moyenne nationale. Ces familles ont une forte part (la moitié) de personnes tuées dans un accident avec un conducteur alcoolisé ou drogué. Le nombre de personnes tuées dans les départements à métropoles a augmenté entre 2018 et 2019.

Les **départements méditerranéens** se caractérisent par des taux de mortalité plus élevés que la moyenne nationale et une part importante (30 %) d'usagers de deux-roues motorisés dans la mortalité. Cette famille enregistre de 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 pour le taux des 18-24 ans qui est le double de la moyenne nationale. Les parts de piétons (10 %) et d'usagers de deux-roues motorisés (20 %) dans la mortalité y sont plus faibles que la moyenne.

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

Les **départements de transition** se situent entre départements multipolaires et départements ruraux peu denses pour la plupart des indicateurs calculés ici.

	Personnes tuées								En moyenne 2015-2019, part dans la mortalité des personnes tuées...			
	2019		évolution		taux moyen 2015-2019							
	total par famille	en moyenne par dépt de la famille	2019/2010	2019/2018	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2019)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2019)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2019)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2019)	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 - Paris	34	34	-21%	- 6%	17	17	17	34	36%	15%	23%	38%
2 - Petite couronne	82	27	-13%	- 1%	18	32	24	31	36%	23%	20%	37%
3 - Grande couronne	151	38	-31%	- 20%	34	67	53	39	24%	22%	28%	47%
5 - Départements à métropoles	641	71	-13%	+ 9%	44	87	65	57	25%	21%	31%	50%
6 - Départements méditerranéens	384	43	-20%	+ 3%	69	141	108	72	30%	17%	33%	49%
7 - Départements ruraux peu denses	254	15	-29%	- 17%	85	217	122	94	20%	20%	27%	39%
8 - Départements multipolaires	854	34	-19%	+ 1%	54	111	77	65	20%	19%	30%	43%
9 - Départements de transition	844	30	-16%	+ 2%	70	187	108	78	18%	19%	32%	43%
Métropole	3 244	34	-19%	- 0,1%	52	109	73	65	23%	20%	30%	44%

Population 2019 : Source Insee

* Données non labélisées

** Données sur 4 années 2015, 2016, 2018 et 2019

Indicateurs départementaux de sécurité routière

		Personnes tuées							en moyenne 2015-2019 part dans la mortalité des personnes tuées ...			
		Evolution 2019/2010	total 2019	Evolution 2019/2018	taux moyen 2015-2019				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 *
					tous âges pour 1 million habitants (pop. 2019)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2019)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2019)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2019)				
1	Ain	- 37%	34	- 6%	65	165	92	82	20%	16%	33%	49%
2	Aisne	- 24%	31	0%	65	125	94	66	23%	8%	30%	43%
3	Allier	- 45%	23	- 8%	86	201	117	86	17%	18%	22%	29%
4	Alpes-de-Haute-Provence	- 11%	17	- 11%	138	457	204	153	35%	18%	27%	43%
5	Hautes-Alpes	+ 20%	18	- 5%	99	190	244	92	23%	26%	30%	39%
6	Alpes-Maritimes	- 3%	58	+ 2%	53	105	72	59	52%	17%	32%	49%
7	Ardèche	+ 32%	33	+ 175%	72	92	92	115	24%	15%	32%	53%
8	Ardennes	+ 47%	22	+ 83%	58	130	69	95	15%	20%	32%	45%
9	Ariège	- 42%	11	- 8%	94	342	126	124	15%	16%	38%	46%
10	Aube	+ 38%	22	+ 22%	69	125	80	65	16%	15%	40%	58%
11	Aude	0%	36	+ 9%	94	181	139	88	20%	14%	31%	50%
12	Aveyron	- 5%	18	- 25%	85	204	88	114	17%	17%	20%	34%
13	Bouches-du-Rhône	- 31%	103	+ 3%	57	123	102	61	34%	23%	28%	51%
14	Calvados	+ 3%	38	+ 15%	54	96	68	60	22%	15%	33%	41%
15	Cantal	+ 25%	10	+ 11%	71	146	81	78	22%	13%	16%	27%
16	Charente	- 62%	15	- 21%	53	139	104	52	15%	18%	27%	38%
17	Charente-Maritime	- 22%	57	- 10%	87	250	170	84	16%	21%	35%	49%
18	Cher	- 24%	22	- 29%	76	223	116	85	12%	22%	35%	44%
19	Corrèze	- 78%	5	- 76%	61	142	135	66	22%	27%	27%	40%
2A	Corse-du-Sud	+ 50%	9	- 10%	66	127	90	52	47%	19%	30%	48%
2B	Haute-Corse	- 30%	21	+ 11%	116	284	154	108	28%	24%	35%	45%
21	Côte-d'Or	- 12%	30	0%	55	88	101	66	16%	21%	29%	42%
22	Côtes-d'Armor	- 3%	38	+ 6%	60	170	105	74	20%	17%	28%	42%
23	Creuse	- 30%	7	+ 17%	58	126	82	73	24%	16%	38%	52%
24	Dordogne	- 35%	24	- 43%	85	225	69	102	18%	16%	30%	38%
25	Doubs	- 32%	30	- 19%	61	128	94	65	23%	18%	28%	50%
26	Drôme	- 21%	34	- 15%	74	244	90	79	20%	20%	27%	34%
27	Eure	- 30%	33	+ 18%	57	206	68	56	22%	23%	31%	46%
28	Eure-et-Loir	- 29%	32	+ 23%	75	182	125	107	17%	24%	14%	37%
29	Finistère	- 7%	38	- 22%	50	112	75	64	19%	24%	38%	46%
30	Gard	- 28%	54	- 16%	82	215	156	86	17%	19%	34%	48%
31	Haute-Garonne	- 5%	63	+ 15%	39	65	47	61	25%	27%	29%	48%
32	Gers	- 19%	21	+ 24%	105	345	171	132	12%	19%	27%	48%
33	Gironde	+ 3%	78	+ 1%	51	91	68	81	23%	19%	30%	52%
34	Hérault	- 34%	69	- 1%	67	104	122	70	27%	15%	34%	52%
35	Ille-et-Vilaine	- 24%	42	- 13%	45	72	56	74	21%	15%	40%	52%
36	Indre	- 26%	17	+ 55%	71	149	104	65	21%	25%	31%	38%
37	Indre-et-Loire	- 41%	26	- 32%	54	120	69	66	18%	26%	35%	47%
38	Isère	0%	78	+ 39%	52	108	74	66	22%	27%	32%	49%
39	Jura	- 55%	15	+ 36%	80	215	147	75	12%	21%	27%	39%
40	Landes	- 30%	28	- 3%	72	236	123	61	22%	14%	28%	41%
41	Loir-et-Cher	- 6%	31	+ 3%	94	361	184	71	14%	16%	30%	40%
42	Loire	- 33%	24	+ 14%	35	82	47	43	20%	26%	27%	36%
43	Haute-Loire	- 17%	15	- 48%	82	237	93	119	16%	17%	20%	28%
44	Loire-Atlantique	- 9%	71	+ 37%	47	100	78	50	25%	21%	38%	50%
45	Loiret	- 38%	35	- 22%	61	143	93	69	17%	22%	33%	44%
46	Lot	- 16%	16	+ 78%	81	211	96	65	23%	31%	18%	38%
47	Lot-et-Garonne	- 32%	23	- 8%	86	240	131	89	14%	19%	28%	43%
48	Lozère	- 64%	4	+ 33%	94	265	139	112	33%	29%	19%	35%
49	Maine-et-Loire	- 38%	32	- 16%	46	100	78	53	18%	20%	36%	44%
50	Manche	- 20%	37	+ 6%	69	137	86	84	21%	20%	33%	40%
51	Marne	- 13%	39	- 5%	67	133	68	79	16%	26%	20%	32%
52	Haute-Marne	- 29%	12	- 25%	84	212	135	93	11%	26%	30%	39%
53	Mayenne	- 69%	8	- 62%	59	164	86	81	13%	17%	19%	26%
54	Meurthe-et-Moselle	- 12%	29	- 9%	42	65	52	68	16%	12%	23%	39%
55	Meuse	0%	17	- 6%	84	144	102	90	17%	20%	35%	45%

		Personnes tuées							en moyenne 2015-2019 part dans la mortalité des personnes tuées ...			
		Evolution 2019/2010	total 2019	Evolution 2019/2018	taux moyen 2015-2019				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 *
					tous âges pour 1 million habitants (pop. 2019)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2019)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2019)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2019)				
56	Morbihan	+ 10%	53	+ 15%	55	132	116	49	23%	17%	42%	52%
57	Moselle	- 18%	46	- 4%	46	96	61	59	20%	22%	27%	38%
58	Nièvre	- 14%	18	- 22%	103	235	186	100	23%	20%	33%	39%
59	Nord	+ 7%	91	+ 10%	36	76	48	44	24%	18%	28%	46%
60	Oise	- 23%	41	+ 11%	68	136	120	63	18%	25%	34%	48%
61	Orne	+ 20%	30	+ 3%	103	311	221	106	15%	20%	29%	39%
62	Pas-de-Calais	- 6%	61	0%	44	102	74	45	15%	18%	37%	55%
63	Puy-de-Dôme	+ 5%	45	+ 36%	60	124	62	83	19%	15%	35%	45%
64	Pyrénées-Atlantiques	+ 28%	46	+ 59%	52	77	57	74	28%	15%	26%	36%
65	Hautes-Pyrénées	- 42%	7	- 46%	58	67	97	58	15%	18%	43%	53%
66	Pyrénées-Orientales	+ 20%	30	+ 67%	60	114	99	70	23%	14%	37%	52%
67	Bas-Rhin	- 9%	42	0%	37	79	43	46	17%	19%	22%	35%
68	Haut-Rhin	- 32%	25	- 38%	38	70	41	50	21%	15%	15%	28%
69	Rhône	- 19%	61	+ 3%	33	58	43	55	24%	20%	31%	49%
70	Haute-Saône	- 50%	16	- 11%	79	312	114	69	16%	17%	38%	48%
71	Saône-et-Loire	- 6%	48	0%	84	287	130	84	19%	21%	27%	43%
72	Sarthe	+ 17%	41	+ 5%	70	118	118	88	21%	16%	33%	41%
73	Savoie	0%	31	+ 24%	68	156	88	79	26%	21%	25%	39%
74	Haute-Savoie	+ 62%	63	+ 54%	55	142	102	63	31%	18%	33%	51%
75	Paris	- 21%	34	- 6%	17	17	17	34	36%	15%	23%	38%
76	Seine-Maritime	- 48%	35	- 24%	36	80	66	51	27%	21%	30%	51%
77	Seine-et-Marne	- 13%	71	- 3%	55	116	81	64	20%	25%	30%	48%
78	Yvelines	- 56%	28	- 43%	30	52	41	36	23%	20%	27%	48%
79	Deux-Sèvres	0%	37	+ 42%	87	264	99	105	17%	25%	33%	44%
80	Somme	- 35%	33	0%	65	104	117	68	17%	19%	33%	45%
81	Tarn	- 29%	35	+ 9%	75	218	128	72	20%	15%	29%	44%
82	Tarn-et-Garonne	- 24%	26	+ 63%	94	246	147	111	15%	14%	40%	52%
83	Var	- 19%	73	+ 11%	65	138	84	73	37%	16%	34%	49%
84	Vaucluse	- 35%	34	- 8%	69	165	108	72	22%	25%	30%	47%
85	Vendée	- 39%	43	- 14%	66	218	80	72	22%	18%	44%	59%
86	Vienne	- 36%	23	+ 21%	54	112	88	58	18%	14%	25%	36%
87	Haute-Vienne	- 5%	18	- 33%	55	155	82	51	18%	27%	25%	35%
88	Vosges	- 45%	22	- 21%	61	124	90	70	23%	20%	24%	35%
89	Yonne	+ 28%	41	+ 14%	105	232	164	143	15%	19%	27%	40%
90	Territoire de Belfort	+ 29%	9	+ 125%	44	53	96	42	42%	13%	24%	32%
91	Essonne	- 25%	30	- 21%	27	52	56	29	31%	18%	28%	46%
92	Hauts-de-Seine	- 11%	25	0%	17	26	23	31	43%	15%	23%	42%
93	Seine-Saint-Denis	- 23%	30	- 3%	18	31	20	33	27%	23%	23%	39%
94	Val-de-Marne	0%	27	0%	19	38	31	28	39%	32%	14%	31%
95	Val-d'Oise	- 33%	22	- 24%	22	46	31	25	28%	19%	27%	46%
Métropole		- 19%	3 244	- 0,1%	52	109	73	65	23%	20%	30%	44%
971	Guadeloupe	- 28%	47	+ 42%	114	346	216	83	34%	19%	43%	65%
972	Martinique	- 27%	27	+ 23%	74	214	215	38	44%	13%	39%	68%
973	Guyane	- 3%	35	- 3%	114	196	214	109	33%	21%	43%	59%
974	La Réunion	- 7%	39	- 19%	55	115	110	40	35%	22%	41%	60%
976	Mayotte	ND	14	NS	31	64	44	111	38%	12%	14%	32%
Ensemble des DOM		- 10%	162	+ 13%	73	168	147	56	36%	19%	40%	61%
975	Saint-Pierre-et-Miquelon	ND	0	NS	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
977	Saint-Barthélemy***	ND	0	NS	184	258	245	474	67%	11%	56%	78%
978	Saint-Martin***	NS	10	NS	134	706	269	0	63%	0%	63%	95%
986	Wallis-et-Futuna***	ND	1	NS	52	0	0	205	0%	0%	100%	100%
987	Polynésie Française***	- 15%	29	- 19%	94	130	168	81	40%	8%	56%	69%
988	Nouvelle-Calédonie***	- 27%	52	0%	193	460	251	192	10%	11%	63%	79%
Ensemble COM-NC		- 16%	92	- 4%	142	308	218	145	23%	9%	61%	77%
Total OM		- 13%	254	+ 6%	88	203	169	67	31%	16%	47%	67%
France (métropole+DOM)		- 18%	3 406	+ 0,4%	53	111	76	65	23%	20%	31%	45%
France (métropole+OM)		- 18%	3 498	+ 0,3%	54	113	78	65	23%	19%	32%	46%

Population 2019 : 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

ND = Non déterminé, NS = Non significatif

* Données non labélisées

** Données sur 4 années 2015, 2016, 2018 et 2019

*** Population 2014 (NC), 2016 (SB, SM), 2017 (PF) et 2018 (WF) au dernier recensement Insee

Le réseau routier des Conseils Départementaux

En 2019, les accidents sur les routes départementales (RD) concentrent 63 % de la mortalité routière et 37 % des blessés. Les routes départementales représentent un linéaire de 34 % du réseau routier de France métropolitaine.

Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
20 258	2 044	26 213	8

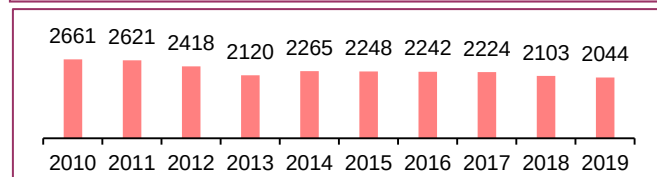
Evolution annuelle moyenne du nombre de tués sur routes départementales :

2018 et 2019	2010 et 2015	2015 et 2019
-2,8 %	-3,3 %	-2,4 %

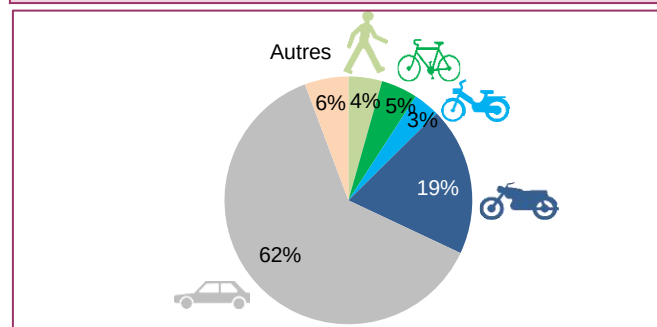
* Nombre de tués pour 100 blessés sur route départementale

** Lecture : entre 2015 et 2019, le nombre de tués a diminué d'en moyenne -2,4 % par an.

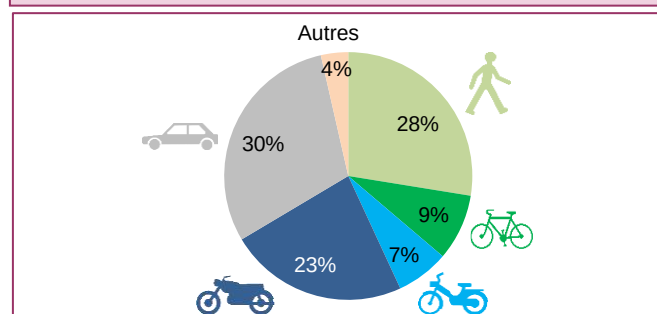
Evolution du nombre de personnes tuées sur routes départementales depuis 2010



Répartition des personnes tuées sur RD hors agglomération selon le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées sur RD en agglomération selon le mode de déplacement



Nombre d'automobilistes tués sur les routes départementales hors agglomération selon le type de collision

Véh. seul sans piéton	500
2 véh. Collision frontale	265
2 véh. Collision par le côté	132
Collisions multiples	43
2 véh. Collision par l'arrière	23
Collision en chaîne	15
Autres accidents	14
Véh. seul contre piéton(s)	1

Cette fiche porte sur les accidents où la route départementale est la route principale. Le nombre de personnes tuées sur routes départementales a sensiblement diminué depuis 2010. Le nombre de tués par km est en baisse, avec 7 tués pour 1 000 km en 2010, 5,9 en 2015 et 5,5 en 2019. Entre 2018 et 2019, la baisse s'est concentrée sur les automobilistes (-63 tués).

Suivant la localisation

La typologie des accidents et les usagers impliqués sont singulièrement différents selon la localisation. En 2019, les accidents hors agglomération constituent la moitié des accidents des routes départementales, mais 78 % des tués et 54 % des blessés.

En 2019, la région la plus touchée est Auvergne Rhône-Alpes avec 302 tués, alors que l'Ile-De-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur ont le plus grand nombre de tués par km de route (respectivement 12,8 et 12 tués pour 1 000 km).

Selon le mode de déplacement

Hors agglomération, la répartition par mode de déplacement montre une forte prépondérance des automobilistes et des motards, qui représentent respectivement 62 % et 19 % des personnes tuées.

En agglomération, la répartition par mode de déplacement montre la prépondérance des automobilistes, des piétons et des motards, qui représentent respectivement 30 %, 28 % et 23 % des personnes tuées.

Ces répartitions sont similaires à celles de chacun des milieux, tous réseaux confondus : il n'y a pas de spécificité de la répartition des tués selon le mode de déplacement sur les routes départementales.

Les automobilistes

Parmi les 1 128 automobilistes tués sur routes départementales en 2019, 993 le sont hors agglomération (88 %). Ils représentent 31 % de l'ensemble de la mortalité routière.

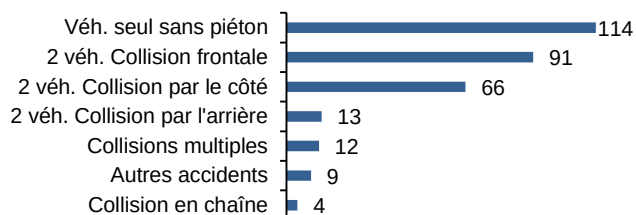
Hors agglomération, les trois quarts des automobilistes tués sont des hommes. 37 % ont entre 18 et 34 ans et 27 % ont plus de 65 ans. Plus de trois quarts des automobilistes tués sont des conducteurs.

La moitié des automobilistes tués hors agglomération décède dans un accident sans tiers et un quart en collision frontale avec un autre véhicule. 937 (94 %) se sont tués sur une route bidirectionnelle. Parmi les 500 automobilistes tués en accident sans tiers, 207 se sont tués contre un arbre, 88 dans un fossé ou talus.

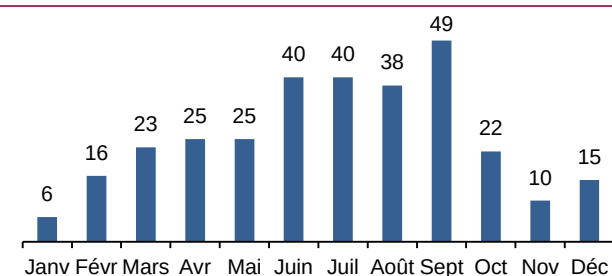
Parmi les accidents où l'information est connue, 71 % des automobilistes tués hors agglomération ont un motif promenade/loisir et 21 % ne portaient pas de ceinture. Pour l'ensemble des conducteurs tués et dont le taux d'alcool est connu, 38 % sont alcoolisés.

38 % des tués l'ont été un jour de week-end ou durant un jour férié.

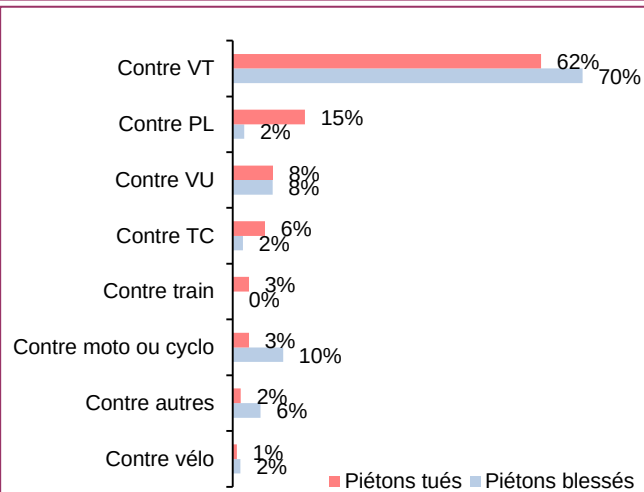
Nombre de motards tués sur les routes départementales hors agglomération selon le type de collision



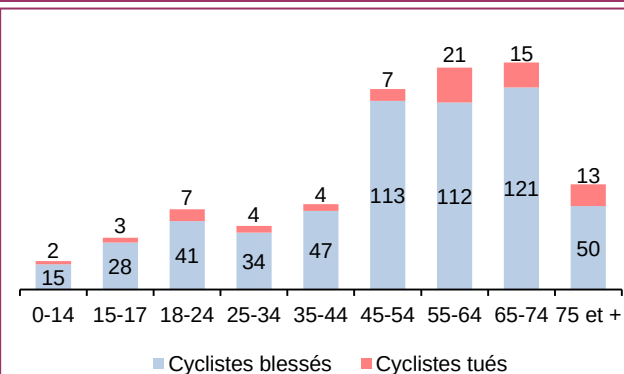
Nombre de motards tués sur les routes départementales hors agglomération selon le mois



Répartition des piétons tués et blessés sur les routes départementales en agglomération selon le véhicule impliqué



Nombre de cyclistes tués et blessés sur les routes départementales hors agglomération selon l'âge



Les motards

Parmi les 414 motards tués sur RD en 2019, 309 le sont hors agglomération (75 %). Ils représentent 10 % de l'ensemble de la mortalité routière.

Parmi eux, 91 % sont des hommes, 27 % ont entre 25 et 34 ans et 20 % entre 45 et 54 ans. Les motards ayant une grosse cylindrée sont les plus touchés : 268 tués avec une moto de plus de 125 cm³.

37 % des motards tués sur routes départementales hors agglomération décèdent dans un accident sans tiers et 29 % en collision frontale avec un autre véhicule. Ce sont ces derniers accidents qui sont les plus graves, avec un quart des accidents qui sont mortels.

La cause vitesse excessive ou inadaptée est signalée pour plus d'un quart des tués hors agglomération. Pour l'ensemble des conducteurs tués et dont le taux d'alcool est connu, 24 % d'entre eux ont un taux supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang.

Parmi les accidents hors agglomération où l'information est connue, 78 % des motards tués ont un motif promenade/loisir. Par ailleurs, on dénombre 217 tués entre avril et septembre, soit 70 % sur 6 mois de l'année, dont la moitié le week-end et les jours fériés.

Piétons et cyclistes

Parmi les 194 piétons tués sur RD en 2019, 70 le sont hors agglomération et 124 en agglomération (64 %).

En agglomération, les deux tiers des personnes tuées ont plus de 65 ans et il y a autant d'hommes que de femmes. La moitié se situaient sur chaussée ou accotement et un quart sur passage piéton sans signalisation lumineuse. Ils ont été percutés dans 62 % des cas par un automobiliste, 15 % par un poids lourds et 8 % par un véhicule utilitaire.

Hors agglomération, seulement un quart des piétons tués a plus de 65 ans et les trois quarts sont des hommes. Ils sont tués sur chaussée ou accotement, et majoritairement percutés par un automobiliste (73 %) ou un véhicule utilitaire (13 %).

Parmi les 115 cyclistes tués sur RD en 2019, 76 le sont hors agglomération (66 %) et 39 en agglomération.

Hors agglomération, 91 % des tués sont des hommes, et deux tiers ont plus de 55 ans. Parmi les 74 tués pour lesquels l'information est connue, 62 étaient en loisir/promenade. 34 ne portaient pas de casque.

Tracteurs

Parmi les 32 usagers de tracteurs agricoles tués entre 2015 et 2019 sur RD (dont 10 en 2019), 26 l'ont été hors agglomération (81 %).

Entre 2015 et 2019, Les RD regroupent 76 % des accidents de tracteurs agricoles (804), et ont occasionné 162 décès (32 usagers de tracteurs agricoles et 130 autres usagers).

Les territoires ruraux

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

Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
20 272	2 305	26 379	9

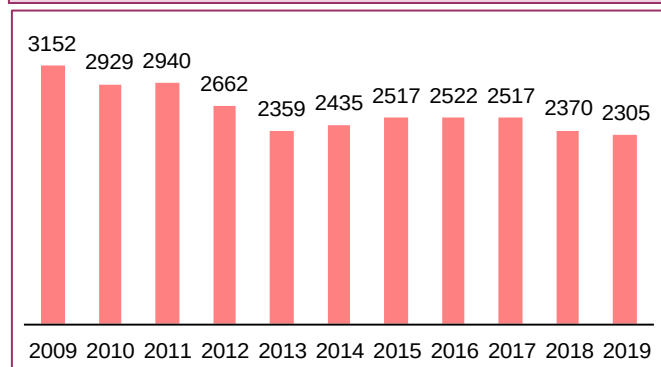
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués dans les territoires ruraux entre...**

2018 et 2019	2010 et 2019
- 2,7 %	- 2,6 %

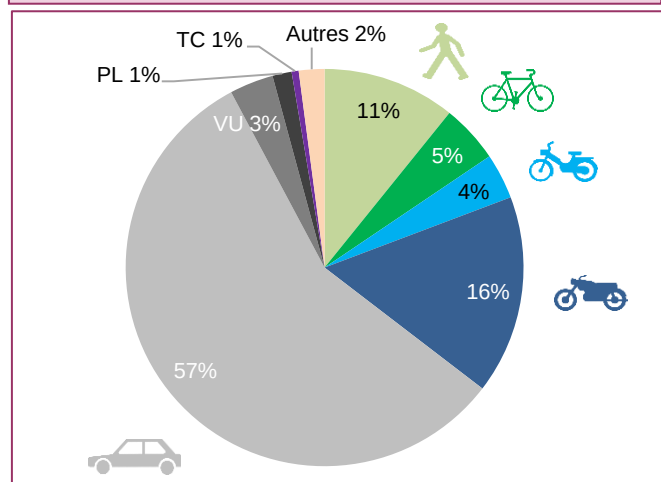
* Nombre de tués pour 100 blessés dans les territoires ruraux

** Lecture : entre 2010 et 2019, 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 2009

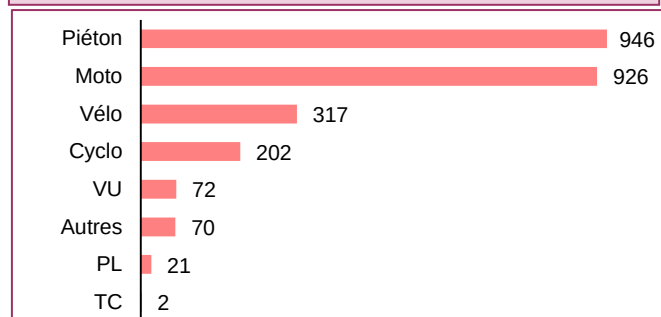


Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement dans les territoires ruraux (2015-2019)



	Piéton	Vélo - EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL-TC-Autre	Total
Tués	1 321	580	453	1 978	6 947	436	516	12 231

Personnes tuées, autres que les automobilistes, dans les accidents avec un véhicule de tourisme dans les territoires ruraux (2015-2019)



Cette page présente l'accidentalité sur la période 2015-2019 dans les territoires des EPCI de moins de 150 000 habitants, hors grande couronne. La moitié des départements français est entièrement dans cette catégorie. Ces territoires ne sont donc pas uniquement des zones de rase campagne.

Les territoires ruraux concentrent **71 % de la mortalité routière** alors qu'ils concernent 52 % de la population. Le nombre de personnes tuées a baissé de - 7 % par an entre 2009 et 2013. Cette tendance s'est ensuite arrêtée même si on dénombre 65 personnes tuées de moins en 2019 qu'en 2018 (alors qu'on dénombre 4 personnes tuées de moins en métropole).

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, lieu où les accidents sont plus souvent mortels.

Selon le mode et l'âge

La répartition des tués par mode de déplacement montre la prépondérance des automobilistes (57 % des personnes tuées, contre 35 % dans les territoires urbains), suivis 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 16 % des tués. Parmi eux, la moitié sont des automobilistes (conducteurs ou passagers) hors agglomération et le quart 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 véhicules de tourisme

Les **1 400 automobilistes tués** chaque année dans les territoires ruraux représentent **41 % de l'ensemble de la mortalité routière**. Dans 81 % 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, 500 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 (64 %). En effet, sur autoroute, les piétons sont plus souvent tués par un poids lourd : 28 % (sur 119 piétons tués sur autoroute en 5 ans, 33 le sont dans un accident impliquant un PL) contre 10 % sur les autres catégories de route.

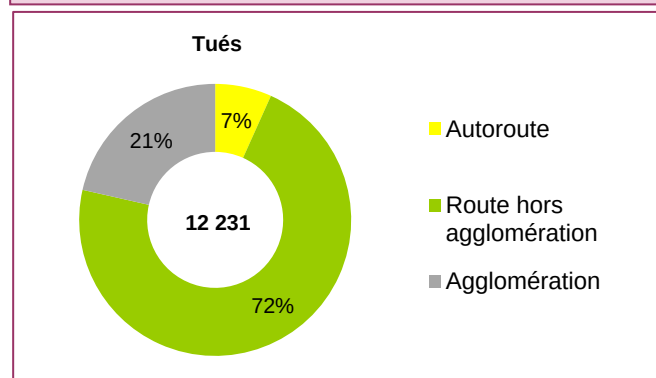
Parmi les usagers de deux-roues motorisés tués, la moitié l'est dans un accident avec un VT.

Répartition des personnes tuées dans les territoires ruraux selon le type de route et le milieu (2015-2019)

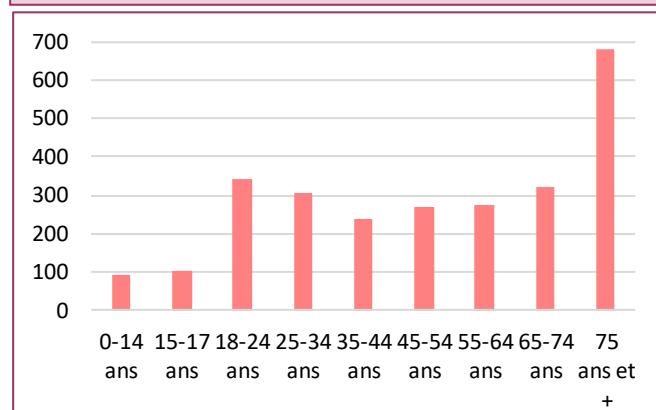
	En aggro	Hors aggro	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	7%	7%
RN	1%	6%	/	7%
RD	12%	60%	/	72%
Voie communale	7%	6%	/	13%
Autre	1%	1%	/	1%
Tous réseaux	21%	72%	/	100%

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.

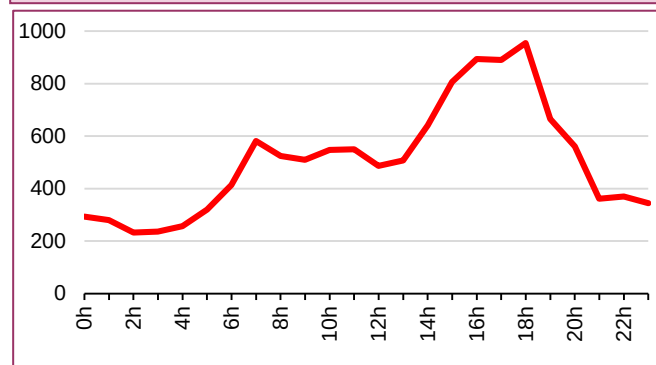
Répartition des personnes tuées dans les territoires ruraux selon le milieu (2015-2019)



Répartition des personnes tuées en agglomération dans les territoires ruraux selon l'âge (2015-2019)



Nombre de personnes tuées dans les territoires ruraux selon l'heure de la journée (2015-2019)



Selon le milieu et la catégorie de route

Dans les territoires ruraux, **72% des personnes tuées le sont sur route hors agglomération** (dans les territoires urbains, 36 % des personnes tuées le sont sur routes 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 (700 personnes tuées par an) se répartit uniformément entre autoroutes, routes nationales hors agglomération, voies communales en agglomération et voies communales hors agglomération.

Les caractéristiques des accidents hors agglomération des territoires ruraux sont similaires à celles développées dans la fiche « Les routes hors agglomération » en page 38.

En agglomération

Dans la mesure où les territoires ruraux correspondent aux territoires en-dehors des EPCI de plus de 150 000 habitants, les secteurs en agglomération des territoires ruraux sont donc des secteurs dans des agglomérations de taille modérée. Concernant les modes de déplacement, les caractéristiques de l'accidentalité sont proches de celles des territoires urbains et éloignées de celles du reste des territoires ruraux :

- **Un tiers des tués** en agglomération des territoires ruraux **sont des piétons** - contre 4 % pour les secteurs hors agglomération des territoires ruraux ;
- **Un tiers sont des automobilistes** - contre le double pour les secteurs hors agglomération des territoires ruraux.

Concernant l'âge, **la part des 75 ans et plus** parmi les personnes tuées en agglomération dans les territoires ruraux **est plus élevée qu'hors agglomération ou que dans les territoires urbains** : ils constituent un quart des tués.

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**. En agglomération, un creux net est à noter entre 12h00 et 15h00, creux non visible hors agglomération.

La période comprise entre minuit et 5h regroupe 11 % des personnes tuées, mais 18 % si on ne considère que les accidents à un seul véhicule sans piéton.

Les autoroutes

Sur autoroute, une personne tuée sur deux est un automobiliste. Une personne tuée sur trois l'est dans un accident sans tiers. Une personne tuée sur quatre est un passager.

Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
5 727	263	8 141	3

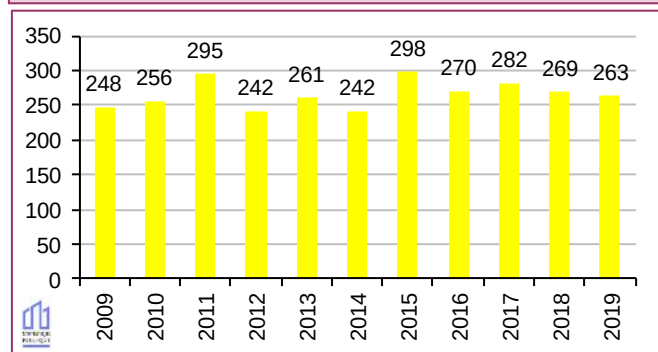
Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées sur autoroute entre...**

2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010
- 2,2 %	+ 0,3 %	- 7,9 %

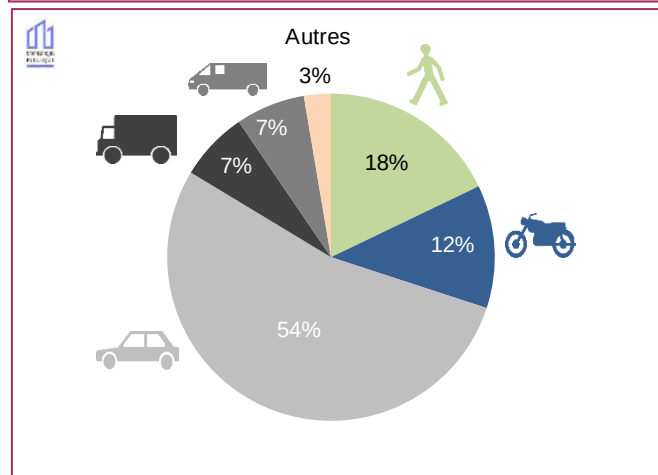
* Nombre de personnes tuées pour 100 blessées sur autoroute.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées sur autoroute a augmenté en moyenne de 0,3 % par an.

Nombre de personnes tuées sur autoroute

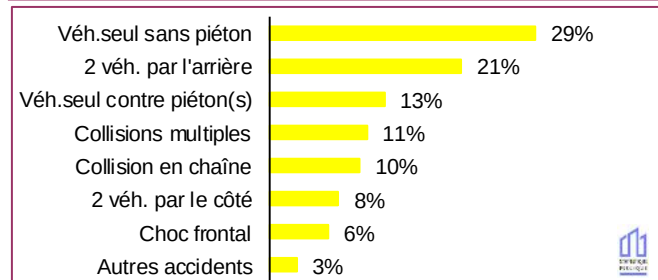


Répartition des usagers tués sur autoroute selon le mode de déplacement



	Piéton	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
Tués	47	32	141	18	18	7	263
Blessés	50	1 441	5 794	571	182	103	8 141

Répartition des personnes tuées sur les autoroutes selon le type de collision : 263 tués en 2019



En 2019, 263 personnes ont été tuées sur autoroute, soit une baisse de - 6 décès (- 2,2 %) par rapport à 2018. Depuis 2010, la mortalité sur autoroute oscille 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.

5 727 accidents corporels ont été enregistrés sur autoroute, soit 10 % de l'ensemble des accidents.

Par rapport à 2010, le nombre de tués sur autoroute a peu augmenté (+ 7 soit + 3 %) ce qui n'est pas le cas du nombre d'accidents (+ 971 soit + 20 %) et du nombre de blessés (+ 1 599 soit + 24 %).

Estimation du risque d'être tué sur autoroute

En 2019, 1,6 personne a été tuée par milliard de kilomètres parcourus sur autoroute, alors que ce ratio est de 5,2 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 2019, près de la moitié des personnes tuées sur autoroute a entre 18 et 44 ans, et 17 % sont des jeunes de 18 et 24 ans. Par rapport à 2018, la répartition par âge est stable.

Selon le mode de déplacement

En 2019, **les automobilistes** constituent 54 % des tués.

Avec **47 piétons** tués en 2019, 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).

Le nombre de **motocyclistes tués** en 2019 a baissé de 37 % par rapport à 2018 soit 19 vies épargnées.

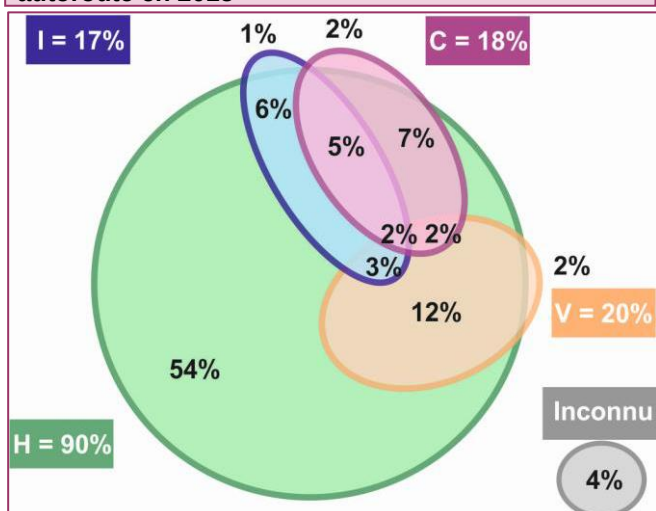
Les accidents **impliquant un poids lourd** représentent 16 % des accidents sur autoroute mais ont occasionné un tiers des décès sur ce type de réseau.

Selon les conflits

Les trois conflits principaux sont :

- les accidents d'un véhicule seul sans piéton qui concernent 29 % des personnes tuées – et qui sont en baisse avec la valeur la plus faible depuis 10 ans (76 contre une moyenne de 88 sur 2010-2018) ;
- les accidents à deux véhicules par l'arrière ;
- les collisions multiples et collisions en chaîne qui rassemblent à elles deux 21 % des tués.

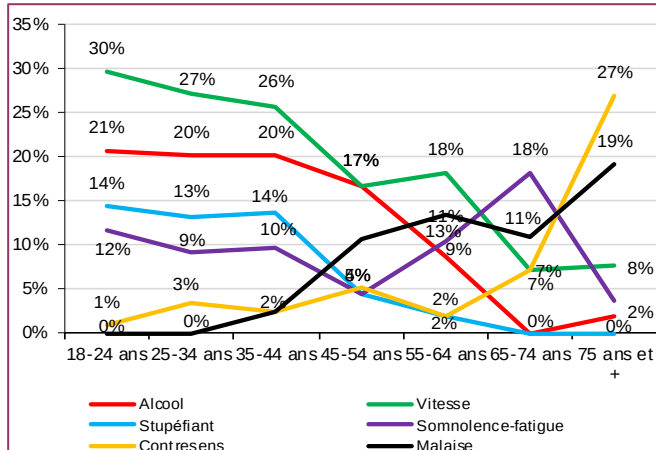
Facteurs de causalité des accidents mortels sur autoroute en 2015



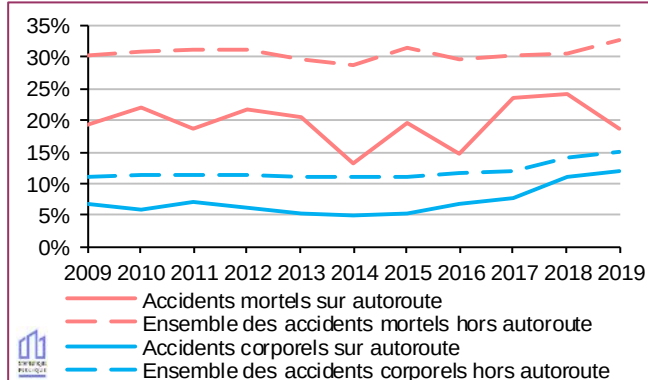
Légende des facteurs : H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées.

Source : Étude FLAM, Cerema, 2020

Causes d'accidents mortels sur autoroutes selon l'âge des auteurs présumés responsables (APAM) sur les 3 ans 2017-2019



Répartition de la part d'accidents avec alcool, sur les autoroutes et sur les autres réseaux routiers



Accidents du personnel autoroutier¹

13 accidents corporels enregistrés en 2019, chiffre identique à la moyenne annuelle 2010-2018. En 10 ans, 6 intervenants ont été tués, 152 blessés. 56 % des accidents implique un PL tiers, leur présence sur voie de droite les rend proches des intervenants. 28 % des accidents du personnel autoroutier a lieu sur la bande d'arrêt d'urgence.

Selon la place dans le véhicule

En 2019, un tiers **des usagers de véhicules tués sur autoroute sont des passagers** contre 13 % en agglomération et 16 % sur route hors agglomération. C'est un phénomène récurrent depuis 2010.

Selon la temporalité

En 2019, le nombre de personnes tuées sur autoroute varie de 15 à 29 selon le mois. Sur la période 2008-2019, on observe également une grande variabilité dans les valeurs mensuelles d'une année sur l'autre. En effet, la mortalité des mois d'avril, novembre et surtout octobre 2019 a été sensiblement moins élevée que les valeurs moyennes mensuelles 2010-2018, celle des mois de février, mars et mai 2019 a été nettement plus haute. Le dernier quadrimestre enregistre une baisse de 23 % du nombre de tués entre 2018 et 2019 soit 21 vies épargnées (93 contre 72).

Depuis 2000, sur autoroute, le vendredi est le jour où l'on dénombre le plus d'accidents (928 en 2019). En moyenne, les vendredis, samedis et dimanches concentrent la moitié des personnes tuées depuis 2000.

Le réseau autoroutier étant plus circulé la nuit que les autres réseaux, 52 % des tués en 2019 le sont la nuit, contre 42 % hors autoroute. **Parmi les 47 piétons tués, 38 l'ont été de nuit.**

Facteurs d'accidents mortels

L'Étude FLAM montre que l'infrastructure est moins souvent un facteur déclenchant d'accident mortel sur autoroute que hors ou en agglomération (17 % contre respectivement 32 % et 30 %).

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 %, 27 % et 26 % des APAM resp. de 18-24 ans, 25-34 ans et 35-44 ans.

Sur les autoroutes concédées, de 2015 à 2019¹, 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 2015-2019, 52 % des accidents mortels associés à ce facteur sont survenus de jour. Les périodes 4h-8h et 14h-17h concentrent à elles seules 42,5 % des accidents mortels liés à la somnolence (respectivement 28,1 % et 14,4 %).

L'alcool est moins présent dans les accidents sur autoroute qu'ailleurs. En 2019, on revient à une proportion d'alcool dans les accidents identique à la moyenne de 2008-2016, à savoir 19 %, contre 33 % 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 2019, ASFA, 2020.

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*
14 166	1 944	19 370	10

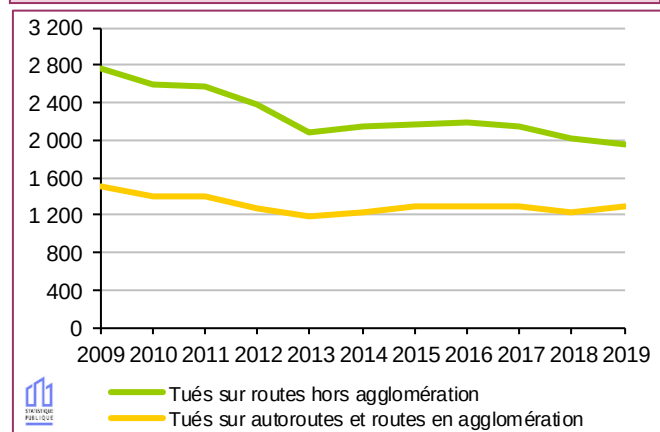
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués sur routes hors agglomération entre...**

2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010
- 3,6 %	- 3,2 %	- 6,9 %

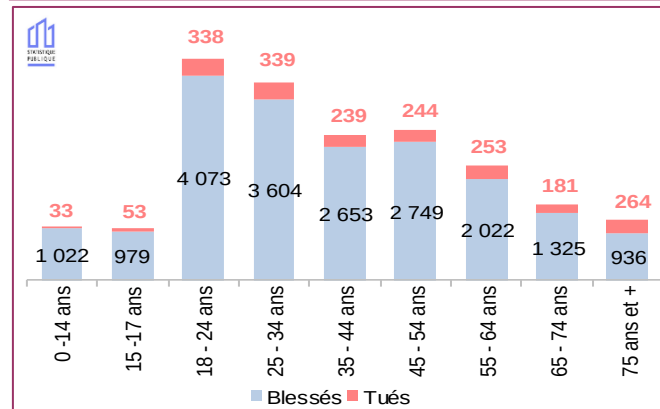
* Nombre de tués pour 100 blessés (B) sur les routes hors agglomération

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués a diminué en moyenne de - 3,2 % par an.

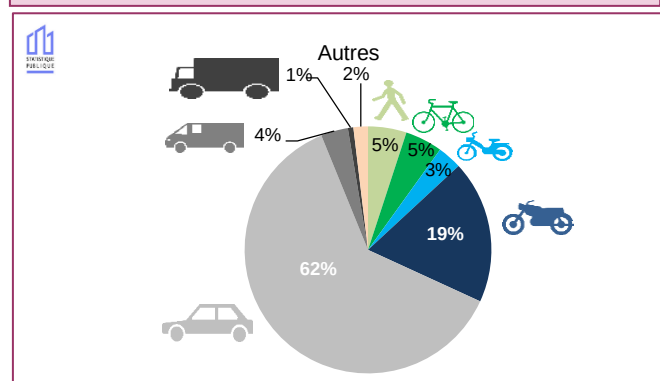
Evolution du nombre de personnes tuées sur routes hors agglomération et sur les autres réseaux



Nombre de personnes tuées ou blessées sur routes hors agglomération selon la classe d'âge



Répartition des personnes tuées sur routes hors agglomération selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	98	95	62	364	1 205	69	14	37	1 944
Blessé	396	715	848	3 114	12 892	761	249	395	19 370

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

En 2019, 1 944 personnes ont été tuées sur routes hors agglomération, soit 60 % de la mortalité routière. La baisse de - 3,6 % par rapport à 2018 représente 72 vies épargnées. Après quatre années stables autour de 2 150 tués entre 2014 et 2017, on constate, par rapport à 2017, une baisse significative de - 10 % en 2019 soit 212 tués de moins sur une année.

Entre 2010 et 2019, la mortalité hors agglomération a baissé de - 25 % (659 tués de moins en 2019 qu'en 2010) contre - 6 % pour les autres réseaux (89 tués de moins).

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** hors agglomération sont pour la plupart limitées à 80 km/h depuis le 1^{er} juillet 2018. Elles concentrent 89 % de la mortalité sur routes hors agglomération (1 736 personnes tuées), soit 54 % de l'ensemble de la mortalité routière.

Sur ces 1 736 personnes tuées sur routes bidirectionnelles hors agglomération, 1 488 l'ont été sur routes départementales (RD), soit une proportion de 86 %. Ce nombre de personnes tuées sur RD représente également presque la moitié de l'ensemble de la mortalité routière en 2019 (46 %).

Selon l'âge des usagers

Entre 2018 et 2019, toutes les classes d'âge ont connu une baisse du nombre de personnes tuées sur routes hors agglomération, hormis les 25-34 ans (+ 1,8 % soit 6 personnes tuées en plus) et les 75 ans et plus (+ 4,3 %, soit 11 personnes tuées en plus). Le regroupement en trois classes seulement donne les résultats suivants :

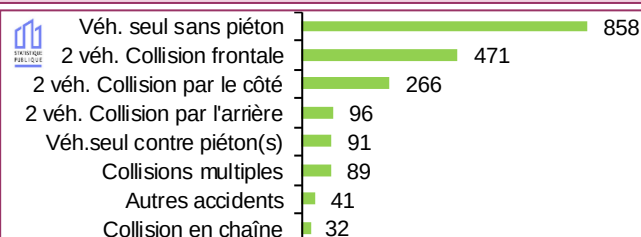
- baisse (- 6,8 %) du nombre de personnes tuées de moins de 25 ans, soit 31 vies épargnées ;
- baisse (- 3,8 %) du nombre de personnes tuées de la classe d'âge 25-64 ans, soit 43 vies épargnées ;
- stabilité (+ 0,8 %) du nombre de personnes tuées de 65 ans et plus, soit 2 personnes tuées en plus.

Selon le mode de déplacement

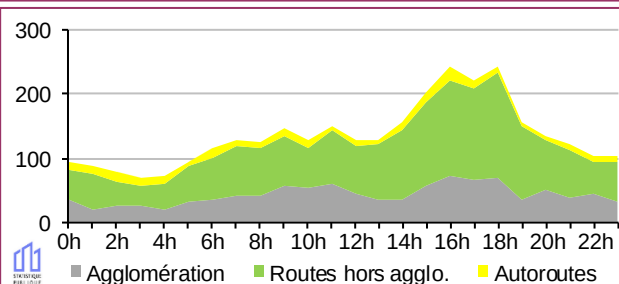
Sur routes hors agglomération, **81 % des personnes tuées sont automobilistes ou motocyclistes** ; cette proportion est de 53 % sur les autres réseaux. Entre 2018 et 2019, le nombre des tués motocyclistes a baissé de - 5 % (20 vies épargnées), et celui des automobilistes de - 2 % (24 vies épargnées).

Concernant les piétons, on dénombre, en 2019, 19 tués de moins qu'en 2018 (- 16 %), et parmi les 98 piétons tués sur ce réseau, 78 % le sont de nuit.

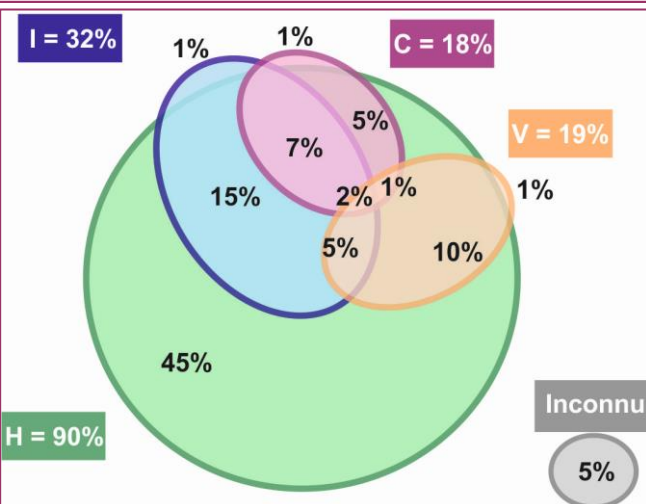
Nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération selon le type de collision



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

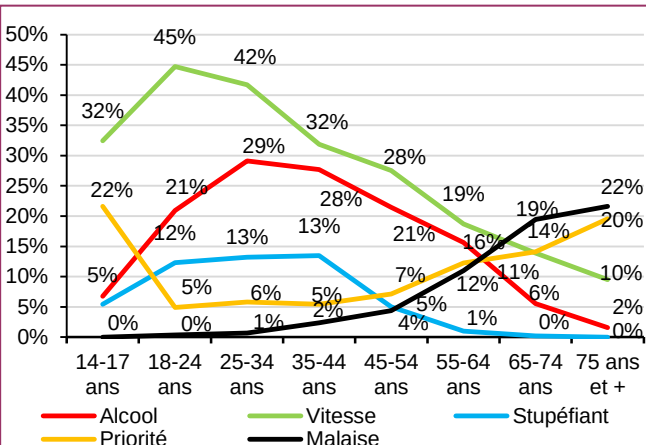


Facteurs de causalité des accidents mortels hors agglomération en 2015



Légende des facteurs : H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées.
Source : Étude FLAM, Cerema, 2020

Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (sur les 3 ans 2017-2019) sur les routes hors agglomération



Selon les conflits

Deux tiers des tués sur routes hors agglomération le sont dans **des accidents sans tiers** (44 % des tués) et dans des accidents **avec collision frontale** (24 % des tués).

Parmi les 858 personnes tuées dans les accidents sans tiers, 71 % sont des automobilistes et 16 % des motocyclistes.

Parmi les 545 personnes tuées dans des collisions en choc frontal, 68 % sont des automobilistes et 21 % des motocyclistes. Entre 2018 et 2019, la mortalité dans les accidents avec choc frontal a baissé de - 13,6 % (soit 74 vies épargnées) et de - 32,1 % entre 2010 et 2019 (223 vies épargnées).

Sur les routes hors agglomération, 364 motocyclistes ont été tués en 2019 : 38 % l'ont été lors d'accidents sans tiers, 27 % lors de chocs frontaux et 23 % lors de collisions par le côté.

Selon la temporalité

Au **printemps et en été**, l'accidentalité est plus élevée : 178 personnes tuées en moyenne par mois entre mai et septembre contre 150 les autres mois.

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

La tranche horaire **14h-20h** (25 % de la journée) concentre 41 % de la mortalité.

La mortalité en 2019 intervient à 59 % de jour et à 41 % de nuit.

Facteurs d'accidents mortels

L'Étude FLAM montre qu'un facteur humain est trouvé dans 90 % des accidents mortels hors agglomération, soit autant que sur autoroute, mais moins qu'en agglomération (97 %).

La vitesse excessive ou inadaptée est un facteur d'accident mortel très présent sur routes hors agglomération, notamment chez les jeunes adultes : c'est une cause pour 45 % des APAM de 18-24 ans et 42 % des ceux de 25-35 ans.

La présence d'alcool à un taux illégal est plus fréquemment constatée dans les accidents sur routes hors agglomération que sur les autres réseaux : elle est relevée en 2019 dans **35 % des accidents mortels** et 22 % des accidents corporels sur routes hors agglomération, resp. 27 % et 12 % ailleurs.

Sur les 1 944 tués sur routes hors agglomération, 85 % l'ont été hors intersection. C'est une proportion plus importante que sur le réseau « en agglomération » (69 %). Sur les 300 usagers tués en intersection sur routes hors agglomération, on en compte 38 % sur une intersection en X.

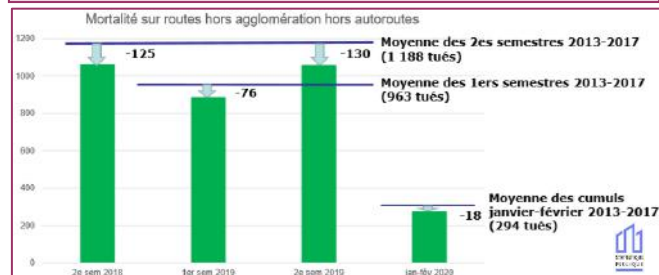
38 % des tués sur routes hors agglomération l'ont été sur des portions de route en courbe, contre 23 % en agglomération et 20 % sur autoroute.

L'évaluation de la Vitesse Maximale Autorisée à 80 km/h



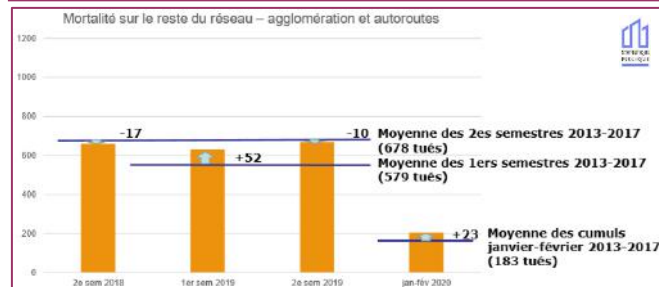
Source : ONISR

Baisse de la mortalité sur routes hors agglomération hors autoroutes (réseau HA HA) depuis le 1^{er} juillet 2018, comparée à la moyenne de référence 2013-2017



Source : ONISR

Légère hausse de la mortalité sur les autres routes (voies en agglomération et autoroutes) depuis le 1^{er} juillet 2018, comparée à la moyenne de référence 2013-2017



Source : ONISR

Evolution comparée de la somme des tués sur 12 mois glissants, entre réseau HA HA et les autres routes, depuis fin 2016 (base 100)



Source : ONISR

La Délégation à la sécurité routière a confié à Cerema 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 1^{er} juillet 2018. La pandémie de la Covid19, qui a perturbé fortement les déplacements en France au premier semestre 2020 tant en volume qu'en structure, a conduit à **mener l'évaluation sur les 20 mois après la mise en œuvre de la mesure, soit de juillet 2018 à février 2020**. Les résultats sont décrits dans le rapport *Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h - Rapport final d'évaluation*, Cerema, juillet 2020.

Périmètre du suivi de l'accidentalité

Le périmètre de suivi de l'accidentalité comprend tous les accidents impliquant au moins un véhicule circulant sur une route non autoroutière hors agglomération (réseau HA HA). Ce réseau 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. Il est estimé que de telles sections regroupent 10 % de la mortalité du réseau total.

Accidentalité sur le réseau HA HA

On observe une **baisse par rapport à la moyenne de référence 2013-2017 : 1 063 décès au 2^e semestre 2018 (-125), 1 945 décès en 2019 (-206), 276 en janvier-février 2020 (-18)**. Dans le même temps, le nombre d'accidents en 2018 et 2019 reste stable alors que le **nombre de tués pour 100 accidents** passe de 15,2 sur la période de référence 2013-2017 à 13,7 en 2019 soit une baisse de **- 10 %**.

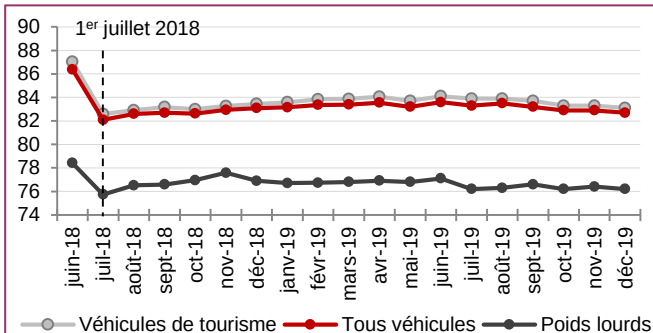
Accidentalité sur les autres routes

La mortalité enregistrée en agglomération ou sur autoroutes est proche de la mortalité moyenne annuelle 2013-2017 : 661 décès au 2^e semestre 2018 (- 17), 1 299 en 2019 (+ 42), 206 début 2020 (+23). Le nombre d'accidents en 2018 et 2019 est inférieur à la moyenne de référence : le nombre de tués pour 100 accidents corporels passe de 2,9 à 3,1 (+ 1%).

Effet de la mesure 80 km/h

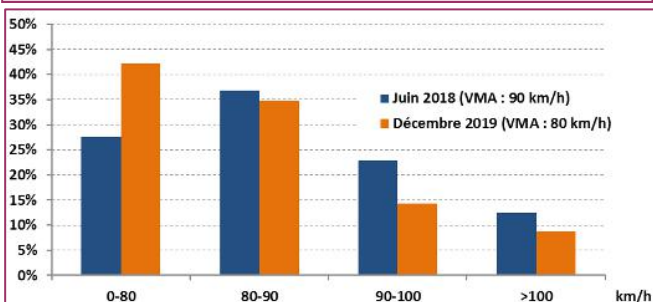
Sur les 20 mois après la mise en œuvre de la mesure, 349 vies ont été épargnées par rapport au 20 mois calculés sur la période référence 2013-2017 sur le réseau HA HA alors que les autres routes enregistrent 48 personnes tuées en plus. On observe une baisse de - 13 % du nombre de tués sur le réseau HA HA par rapport au reste du réseau routier français (approche par odds-ratio avec une estimation de l'erreur de 3,5 %). Si le réseau HA HA avait suivi la même évolution que les autres routes, le gain estimé aurait été de **468 vies**. Enfin, **la mesure n'a pas eu d'effet négatif sur les manœuvres de dépassements ou les chocs arrières**.

Evolution des vitesses moyennes mensuelles pratiquées : juin 2018 - décembre 2019



Source : Observatoire VMA 80, Cerema

Comparaison de la distribution des vitesses des véhicules de tourisme : juin 2018 - décembre 2019



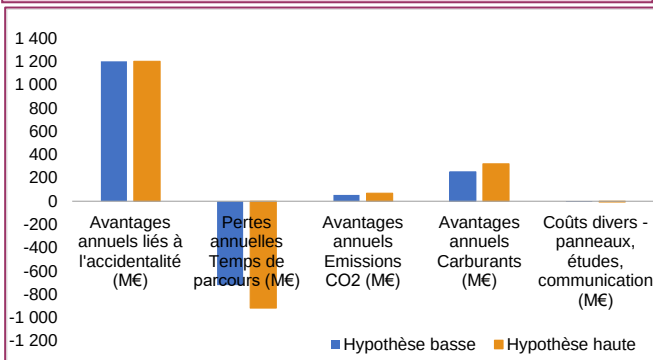
Source : Observatoire VMA 80, Cerema

Parts de répondants sur leur niveau d'adhésion à la mesure, en fonction des vagues d'enquête



Source : Cerema

Avantages par poste du bilan socio-économique de l'abaissement de la VMA à 80 km/h, par comparaison 2017/2019



Source : Cerema

Suivi des vitesses pratiquées

Des capteurs ont été installés de façon permanente depuis le mois de juin 2018 en 40 points du réseau bidirectionnel hors agglomération. Les vitesses de **143 millions de véhicules** ont été enregistrées.

Les vitesses moyennes pratiquées des véhicules de tourisme (VT) ont chuté dès le dimanche 1er juillet 2018. **Sur la période des dix-huit mois après la mesure, la baisse est de - 3,5 km/h par rapport à juin 2018.** En décembre 2019, 58 % des conducteurs de VT circulent encore au-dessus de 80 km/h.

La réduction de vitesse maximale autorisée (VMA) ne concernait pas les poids lourds, déjà limités à 80 km/h. mais leur vitesse moyenne a baissé de - 1,8 km/h depuis juin 2018.

La mesure n'a pas eu d'impact sur la constitution des pelotons de véhicules ni sur les temps inter-véhiculaires.

Relevé des temps de parcours

A partir d'un panel de 154 itinéraires quotidiens concernés à 80 % par la réduction de la VMA, répartis dans 83 départements distincts, une mesure de l'évolution des temps de parcours a été réalisée par suivi de traces historiques GPS sur une période de 3 mois consécutifs en 2017 et 2019.

L'allongement moyen de temps de parcours est de l'ordre de la seconde au kilomètre, soit pour un trajet « régulier » de 50 km une perte de 50 secondes en semaine. C'est inférieur au temps perçu par les usagers qui considèrent perdre plus de 2 minutes sur leur trajet quotidien de moins de 50 kilomètres.

Acceptabilité de la mesure

Quatre vagues d'enquêtes ont été réalisées par un institut de sondage (avril 2018, mars 2019, octobre 2019 et juin 2020) auprès de 16 789 répondants représentatifs de la population française.

En juin 2020, 48 % sont favorables à la mesure contre 30 % avant sa mise en œuvre. 20 % y sont très opposés (40 % avant). La baisse de la part des personnes les plus opposées est marquée par les répondants habitant en zone rurale et dans les villes de moins de 20 000 habitants.

Bilan socio-économique

Le bilan socio-économique met en évidence une efficacité certaine de la mesure avec un faible coût d'investissement et des bénéfices sociétaux positifs par rapport aux coûts sociaux. **Le gain estimé est de 700 millions d'euros par an en comparant 2017 et 2019.** Les bénéfices sociétaux résident principalement dans les gains d'accidentalité (1,2 milliard d'euros), puis dans la moindre consommation de carburant et la diminution relative des émissions de CO₂. Le principal coût social est lié aux allongements de temps de parcours (720 à 920 millions d'euros).

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*
35 744	939	44 111	2

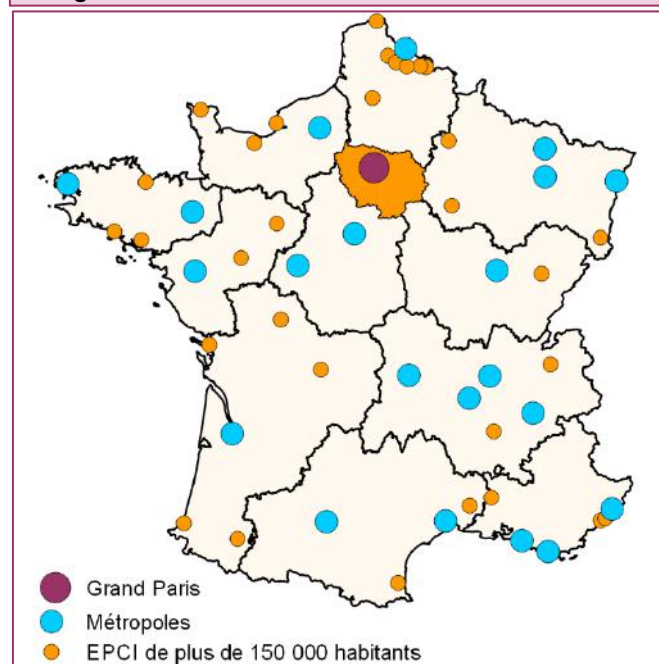
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués dans les territoires urbains entre...**

2018 et 2019	2010 et 2019
+ 6,9 %	- 1,4 %

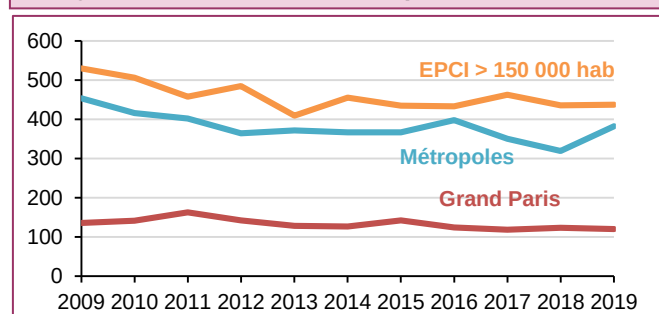
* Nombre de tués pour 100 blessés dans les territoires urbains.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans les territoires urbains a baissé en moyenne de - 1,4 % par an.

Localisation des territoires urbains selon leur catégorie



Evolution du nombre de personnes tuées suivant la catégorie de territoire urbain depuis 2009



Répartition des personnes tuées et blessées (2015-2019), et de la population (2017) selon le territoire

	Tués		Blessés		Population	
	Nb	%	Nb	%	M d'hab	%
Grand Paris	627	4%	83 889	23%	7,1	11%
Métropoles	1 816	11%	81 011	23%	12,3	19%
EPCI > 150 000 hab	2 204	13%	61 325	17%	11,9	18%
Territoires ruraux	12 231	72%	130 983	37%	33,3	52%
Total	16 878	100%	357 208	100%	64,6	100%

Les communes de France métropolitaine ont été classées en quatre catégories, selon leur situation au 1^{er} janvier 2019 :

- 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 **EPCI¹ 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 34 et 35) : 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, sous l'appellation «**les territoires urbains**». Les données portent sur la période 2015-2019, à l'exception du tableau récapitulatif en tête de fiche qui ne porte que sur l'année 2019.

Les territoires urbains concentrent **29 % de la mortalité** de la France métropolitaine alors qu'ils concernent **48 % de la population française**. Ils représentent également 63 % des blessés.

Depuis 2010, le nombre de personnes tuées a globalement baissé de - 1,4 % par an avec des disparités : baisse de - 3,8 % par an dans les Métropoles, de - 0,8 % par an sur le Grand Paris et - 2,2 % dans les EPCI de plus de 150 000 habitants. **Entre 2018 et 2019**, le nombre de personnes tuées dans les territoires urbains a **augmenté de 61 tués** (à périmètre constant). Cette hausse concerne uniquement l'ensemble des 21 Métropoles hors Grand Paris.

Gravité et risque

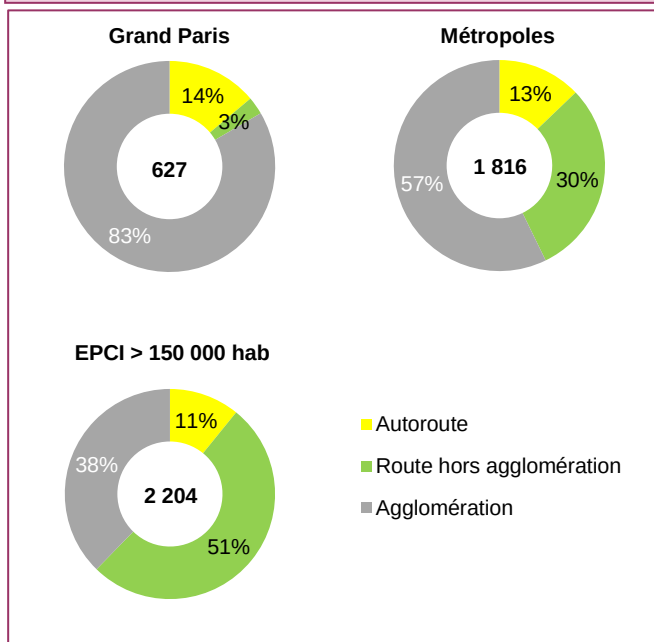
Les accidents dans les territoires urbains sont moins souvent mortels (2 %) que dans les territoires ruraux (11 %).

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.

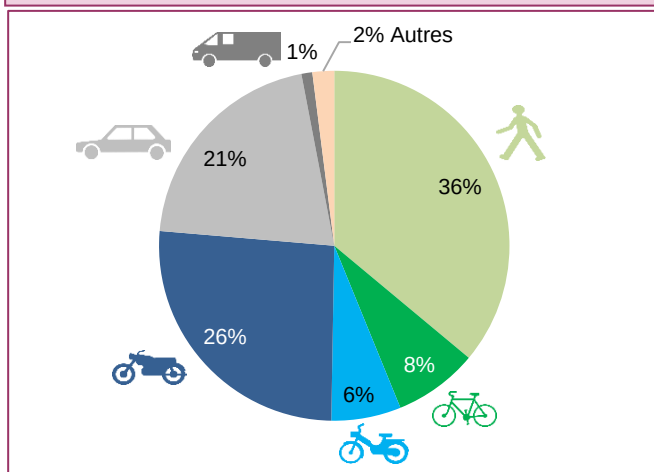
La moitié des personnes tuées dans les territoires urbains le sont dans les EPCI de plus de 150 000 habitants. Dans cette catégorie de communes, on recense 37 personnes tuées par an pour 1 million d'habitants, soit 2 fois plus que dans le Grand Paris (18) mais 2 fois moins que dans les territoires ruraux (73).

¹ EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale. C'est une structure administrative regroupant plusieurs communes afin d'exercer certaines de leurs compétences en commun.

Répartition des personnes tuées dans les territoires urbains (2015-2019), selon le milieu

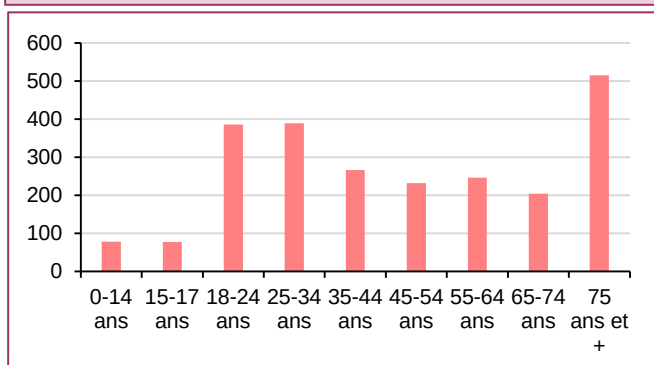


Répartition des personnes tuées en agglomération dans les territoires urbains (2015-2019), selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo-EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre	Total
Tués	863	186	154	624	494	24	48	2 393

Répartition des personnes tuées en agglomération dans les territoires urbains (2015-2019), selon l'âge



Selon le milieu routier

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

- 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 (36 %).

La répartition varie suivant le territoire : dans le Grand Paris, 83 % des personnes tuées le sont en agglomération. Dans les Métropoles, la part est de 57 %, et de 38 % 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 2RM :

- **36 % des personnes tuées sont des piétons** (46 % sur le Grand Paris) ;
- **33 % sont des cyclomotoristes ou motocyclistes** (part équivalente sur les trois types de territoires).

Les automobilistes constituent 21 % des personnes tuées avec un contraste entre le Grand Paris (9 %) et les EPCI de plus de 150 000 habitants (27 %).

60 % des personnes tuées en agglomération dans les territoires urbains le sont dans un accident impliquant un véhicule de tourisme (VT). Plus précisément, les personnes tuées dans les accidents impliquant un VT sont :

- des piétons dans 36% des cas ;
- des automobilistes dans 35 % des cas ;
- des motards dans 23 % des cas.

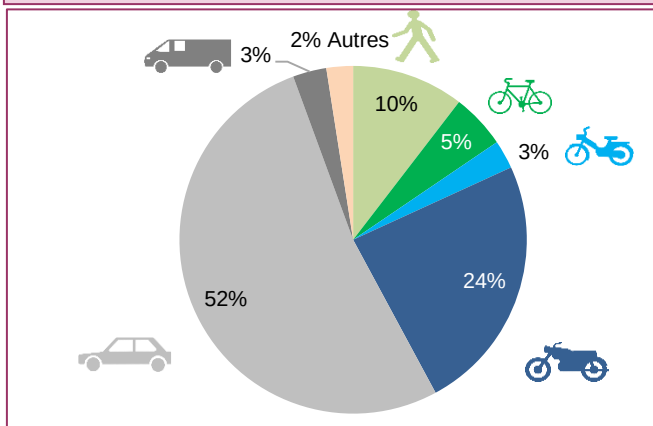
Dans les territoires urbains, 8 % des personnes tuées en agglomération sont des **cyclistes**, taux supérieur à celui constaté sur routes hors agglomération (5%), mais similaire à la situation en agglomération dans les territoires ruraux.

Dans les territoires urbains, en agglomération, 29 % des usagers de véhicule tués le sont dans un accident à un véhicule seul sans piéton ; mais cette part est double parmi les automobilistes : 66 % des automobilistes décédés le sont dans des accidents sans tiers.

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

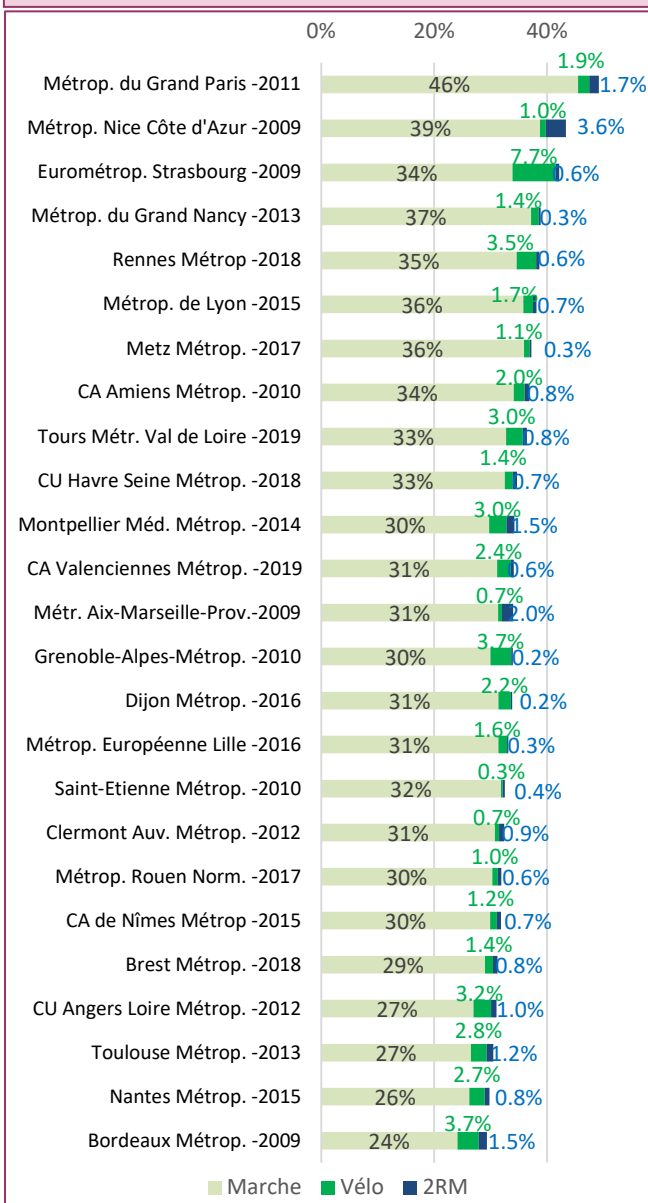
- parmi les 725 personnes tuées de **75 ans et plus, 71 % le sont en agglomération** (contre 48 % pour les moins de 75 ans) ;
- 22 % des personnes tuées en agglomération ont 75 ans ou plus (contre 10 % hors agglomération).

Répartition des personnes tuées hors agglomération dans les territoires urbains (2015-2019), selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo-EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre	Total
Tués	177	86	45	406	886	53	42	1 695

Part modale (en nombre de déplacements internes) de la marche, du vélo et des deux-roues motorisés dans quelques agglomérations françaises²



Hors agglomération¹

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, hors autoroute, **62 % des personnes tuées sont des usagers vulnérables** (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés). Cette part atteint 87 % dans le Grand Paris et dépasse 75 % dans huit autres Métropoles ou EPCI de plus de 150 000 habitants : Sophia Antipolis, la Métropole Nice Côte d'Azur, la communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, Toulon Provence Méditerranée, la Métropole du Grand Nancy, Saint-Étienne Métropole, la communauté urbaine de Caen la Mer et Montpellier Méditerranée Métropole.

Les piétons représentent 25 % des personnes tuées dans les territoires urbains. Cette part dépasse 40 % dans la Métropole du Grand Nancy, Metz Métropole, le Grand Paris et Saint-Étienne Métropole. En dehors de la Métropole du Grand Paris, atypique avec 48 %, la part modale² des piétons est comprise entre 25 % et 39 % dans les exemples ci-contre.

Dans les territoires urbains, hors autoroute, 7 % des personnes tuées sont des **cyclistes**. Pour Rennes Métropole et l'Eurométropole de Strasbourg, ils représentent une personne tuée sur cinq. Leurs parts modales² dans ces territoires sont respectivement de 3,4 % et de 7,7 %.

30 % des personnes tuées dans les territoires urbains hors autoroute sont des **usagers de deux-roues motorisés**, pour une part modale² 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 : Sophia Antipolis, Cannes Pays de Lérins et Nice Côte d'Azur.

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 2017)**	Population 2017	Personnes tuées ...					Tués par million d'habitants (moyenne annuelle 2015-2019)	sur la période 2015-2019, part des personnes tuées ...				
		en 2019	en 2018	en 2017	en 2016	en 2015		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	7 109 664	102	104	101	109	124	15	46%	7%	35%	18%	20%
Grande couronne de Paris ****	5 185 840	128	154	176	141	171	30	17%	5%	24%	20%	28%
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1 900 023	71	72	76	82	86	41	20%	5%	42%	23%	27%
Métropole de Lyon	1 402 326	42	29	25	34	29	23	36%	10%	23%	19%	32%
Métropole Européenne de Lille	1 157 126	29	20	30	28	28	23	22%	7%	31%	14%	22%
Bordeaux Métropole	802 350	18	17	22	27	12	24	23%	8%	40%	19%	33%
Toulouse Métropole	780 995	12	16	6	12	18	16	23%	8%	36%	29%	33%
Nantes Métropole	658 356	20	11	11	17	10	21	33%	7%	30%	12%	30%
Métropole Nice Côte d'Azur	543 556	22	25	17	19	26	40	22%	8%	50%	14%	28%
Eurométropole de Strasbourg	499 357	11	9	6	8	9	17	19%	21%	23%	14%	23%
Métropole Rouen Normandie	497 180	9	8	15	20	14	27	21%	8%	30%	18%	42%
Montpellier Méditerranée Métropole	478 548	19	12	16	20	18	36	28%	2%	45%	10%	33%
Métropole Rennes Métropole	456 784	12	8	14	16	5	24	16%	22%	24%	12%	44%
Métropole Grenoble-Alpes-Métropole	450 626	15	4	11	10	10	22	20%	12%	34%	31%	26%
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	440 926	8	7	12	16	8	23	31%	6%	41%	13%	30%
Saint-Étienne Métropole	409 614	7	6	7	10	13	21	42%	12%	23%	14%	15%
CA du Pays Basque	317 702	16	15	19	10	20	50	20%	6%	29%	13%	31%
CU Angers Loire Métropole	303 142	4	11	10	9	10	29	20%	9%	20%	24%	31%
CU du Grand Reims	300 057	14	11	6	11	4	31	22%	7%	24%	25%	24%
Tours Métropole Val de Loire	298 907	4	8	3	5	3	15	39%	0%	30%	10%	31%
Clermont Auvergne Métropole	295 898	10	6	5	12	5	26	34%	3%	32%	18%	29%
Orléans Métropole	292 177	6	9	7	6	8	25	22%	6%	33%	21%	19%
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	280 006	16	3	7	8	8	30	12%	0%	33%	9%	53%
CA Mulhouse Alsace Agglomération	277 584	6	7	4	1	4	16	18%	9%	18%	22%	35%
CU du Havre Seine Métropole	272 745	5	8	9	10	5	27	22%	8%	22%	14%	32%
CU Caen la Mer	272 100	3	3	5	4	6	15	29%	10%	38%	13%	28%
CU Perpignan Méditerranée Métropole	271 951	18	11	11	11	8	43	19%	3%	31%	6%	40%
Aire Urbaine Belfort - Montbéliard - Héricourt*****	264 479	14	4	9	6	6	29	18%	8%	26%	13%	44%
CA de Nîmes Métropole	262 289	14	15	17	12	13	54	18%	4%	18%	17%	29%
Métropole du Grand Nancy	261 055	4	2	3	1	3	10	62%	8%	8%	10%	11%
Dijon Métropole	258 782	2	5	2	3	4	12	31%	0%	38%	14%	14%
CA de Lens - Liévin	243 968	4	7	7	7	7	26	25%	3%	13%	24%	55%
CA Valence Romans Agglo	226 750	10	7	13	12	17	52	19%	5%	24%	22%	24%
Metz Métropole	225 082	6	4	4	5	5	21	46%	4%	4%	15%	16%
Brest Métropole	214 022	7	5	3	3	3	20	29%	0%	10%	17%	35%
CU Limoges Métropole	211 508	6	3	5	5	9	26	21%	11%	21%	35%	20%
CU Le Mans Métropole	209 563	7	7	9	5	4	31	22%	3%	25%	4%	32%
CA Lorient Agglomération	208 533	8	6	8	5	2	28	28%	10%	21%	19%	26%
CA du Grand Annecy	207 562	7	10	9	4	7	36	22%	14%	30%	14%	27%
CU de Dunkerque	199 771	1	2	5	10	6	24	21%	4%	21%	21%	27%
CA du Grand Besançon	198 250	5	9	8	12	6	40	15%	10%	18%	19%	24%
CU du Grand Poitiers	197 627	9	6	4	8	7	34	26%	0%	24%	17%	33%
CA du Grand Avignon (COGA)	196 849	8	7	10	9	5	40	28%	5%	21%	24%	23%
CA Valenciennes Métropole	194 284	5	4	5	5	5	25	21%	8%	29%	21%	41%
CA du Cotentin	184 783	15	10	7	13	9	58	22%	6%	26%	17%	38%
CA Amiens Métropole	184 158	10	4	5	9	3	34	23%	3%	16%	31%	50%
CA de Sophia Antipolis	179 296	9	9	10	14	12	60	19%	6%	57%	16%	39%
CA Troyes Champagne Métropole	175 925	6	5	12	6	7	41	8%	17%	8%	17%	31%
CA de la Rochelle	173 839	11	7	7	5	6	41	28%	14%	17%	10%	13%
CA Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération	173 172	15	9	5	7	7	50	19%	7%	40%	26%	36%
CA Pau Béarn Pyrénées	166 045	7	4	6	5	5	33	33%	11%	19%	10%	36%
CA Cannes Pays de Lérins	160 557	10	5	7	8	4	42	26%	3%	50%	15%	30%
CA de la Porte du Hainaut	159 969	6	5	6	6	5	35	11%	7%	36%	18%	41%
CA Saint-Brieuc Armor Agglomération	156 350	8	8	1	8	5	38	33%	7%	10%	10%	25%
CA du Douaisis (C.A.D.)	151 314	5	7	3	5	2	29	18%	5%	27%	21%	19%
Moyenne	574 569	15	14	15	16	15	31	25%	7%	30%	18%	29%

CA : Communauté d'Agglomération - CU : Communauté Urbaine

* Données non labellisées

** Communautés d'agglomération définies par l'INSEE au 1er janvier 2019

*** Données sur 4 ans pour les conducteurs novices (2015, 2016, 2018 et 2019)

**** Regroupe toutes les communautés d'agglomération de la grande couronne (77, 78, 91, 95), y compris celles de moins de 150 000 habitants.

***** regroupe la CA du Grand Belfort, Pays de Montbéliard Agglomération, et la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt

Les voiries en agglomération

L'accidentalité en agglomération représente deux accidents corporels sur trois et une personne tuée sur trois.

En agglomération, deux tiers des personnes tuées sont des usagers vulnérables. Un tiers des personnes tuées est un senior de 65 ans et plus.

Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
36 123	1 037	42 979	2

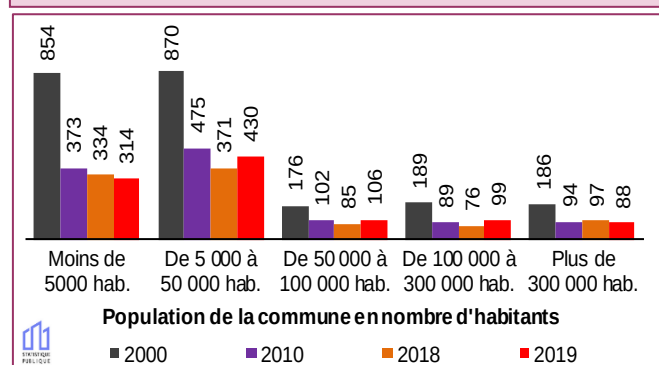
Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées sur les voiries en agglomération entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010
+ 7,7 %	- 1,0 %	- 6,7 %

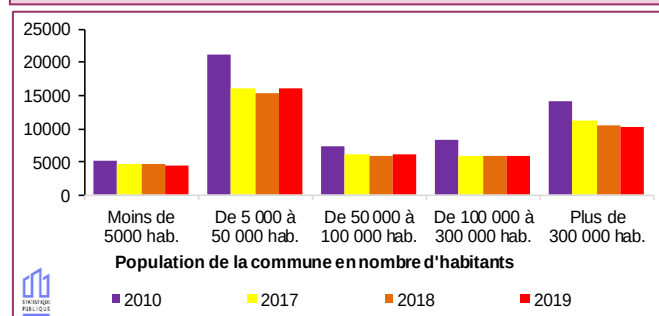
* Nombre de tués pour 100 blessés sur les voiries en agglomération

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées sur les voiries en agglomération a baissé en moyenne de - 1,0 % par an.

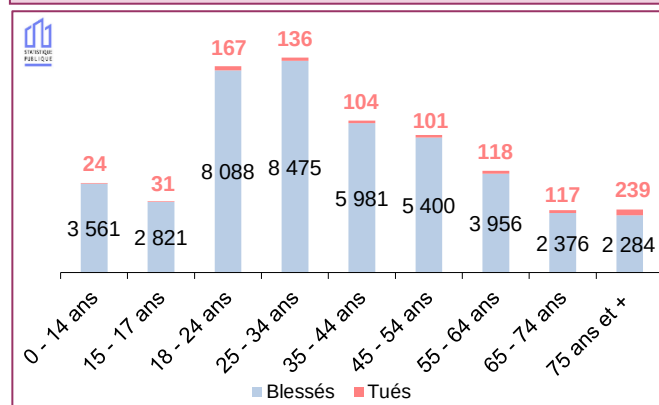
Évolution du nombre de personnes tuées en agglomération selon la population de la commune



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 2019, 1 037 personnes ont été tuées dans un accident en agglomération¹. Cela représente 32 % de la mortalité routière.

Suite à une forte baisse du nombre de décès en agglomération entre 2000 et 2010 (- 6,7 % par an), la tendance s'était plutôt ralentie notamment depuis 2014 où l'on oscillait autour des 1 000 tués par an. La baisse à 963 tués en 2018 n'a pas été confirmée en 2019 (+ 74 personnes tuées en plus soit + 7,7 %).

Accidents en agglomération plus nombreux mais de moindre gravité

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 tiers des accidents corporels 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 alors qu'on ne dénombre que 10 % d'accidents dans ce type d'agglomération.

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 celles de plus de 300 000 habitants.

Depuis 2010, on constate une forte baisse du nombre de tués pour les agglomérations de moins de 50 000 habitants (- 12 % soit 104 vies épargnées); en revanche pour les agglomérations de plus de 50 000 habitants, on observe plutôt une stagnation (+ 3 % soit 8 personnes tuées de plus).

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 inférieur².

Selon l'âge

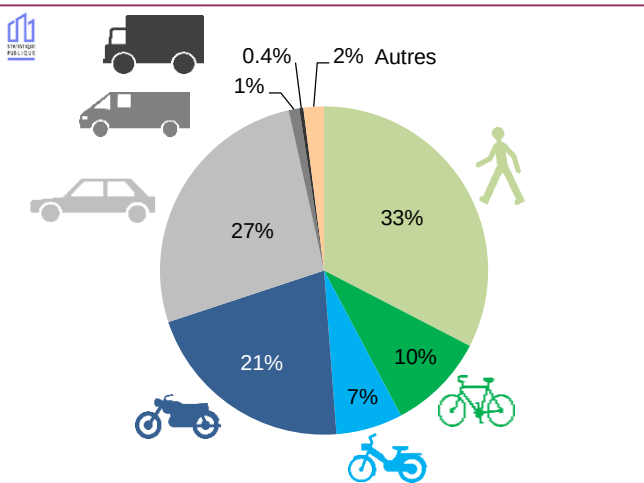
Avec 356 personnes tuées, **les 65 ans et plus** représentent **34 % de la mortalité en agglomération** (contre 23 % hors agglomération). De plus, cette classe d'âge est la seule qui n'augmente pas depuis 2010 (+ 1,8% en moyenne annuelle).

Le nombre de décès de la classe d'âge 18-24 ans a augmenté de 56 % en 2019 par rapport à 2018 (+ 60 tués) mais cette classe d'âge baisse quand même de - 2,7 % en moyenne par an depuis 2010.

¹ Il s'agit des agglomérations au sens de l'article R110-2 du code de la route. Les autoroutes sont exclues.

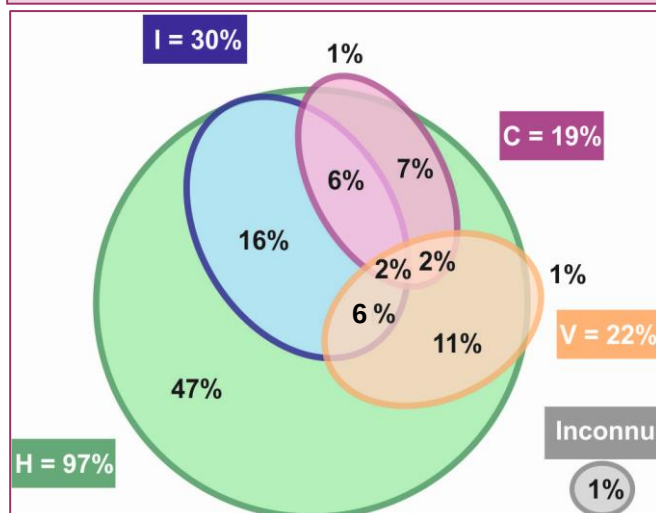
² Emmanuelle Amoros et al., *Accidentalité à vélo et exposition aux risques (AVER) : Risque de traumatisme selon quatre types d'usagers*, Ifsttar, août 2012.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement



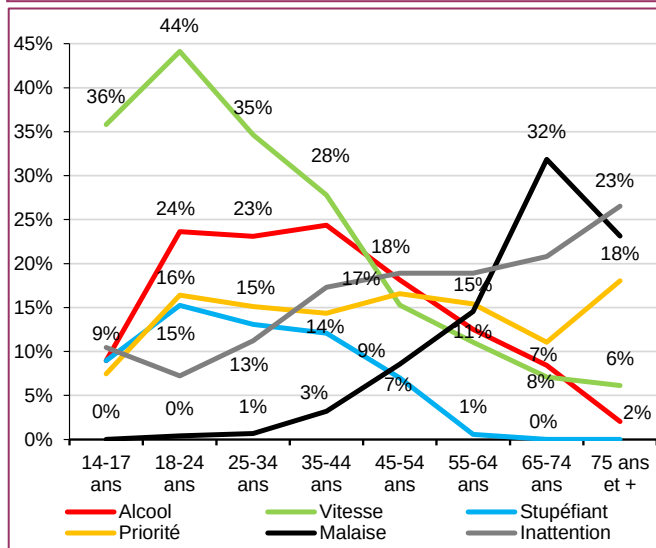
	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
Tués	338	100	68	219	276	11	4	21	1 037
Blessés	9 555	4 343	5 055	8 397	13 389	1 000	110	1 130	42 979

Facteurs de causalité des accidents mortels en agglomération en 2015



Légende des facteurs : H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées.
Source : Étude FLAM, Cerema, 2020

Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (sur les 3 ans 2017 à 2019) en agglomération



Selon le mode de déplacement

Les automobilistes représentent encore 27 % des tués malgré la protection apportée par la carrosserie du véhicule à des vitesses plus faibles. La moitié des piétons décédés en agglomération a 75 ans ou plus ; cette part est beaucoup plus élevée que sur les autres réseaux (14 %). La part des 18-24 ans parmi les motocyclistes décédés en agglomération est de 23 % ; elle est plus élevée que sur les autres réseaux (12 %).

Entre 2000 et 2019, la mortalité des usagers vulnérables en agglomération baisse moins que celle des autres usagers (- 44 % contre - 68 %) et en 2019 elle représente encore 70 % des personnes tuées en agglomération contre 33 % hors agglomération. Le nombre d'usagers vulnérables tués a augmenté de 11 % en 2019 par rapport à 2018 (70 tués de plus).

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 (35 %).

55 % des tués sans tiers impliqué sont automobilistes, 24 %, motocyclistes, 6 %, cyclomotoristes, 6 %, cyclistes. 40 % des tués à moto le sont sans tiers impliqué, contre 38 % sur les autres réseaux.

Selon la temporalité

A l'instar de 2017, le mois de décembre 2019 est le mois avec le plus de tués (104 tués) en agglomération. Ce sont 33 personnes tuées de plus que le mois de mai, au résultat le plus faible.

Depuis 2014, le jour avec le plus de tués en agglomération est le vendredi (178 tués en 2019). Le jour où il y a le moins de tués est, lui, plus variable selon les années ; c'est le mardi en 2019 avec 126 tués. Les vendredis et samedis concentrent un tiers des tués en agglomération.

Un cinquième des personnes tuées en agglomération l'est entre 16h00 et 19h00.

Facteurs d'accidents mortels

L'étude FLAM relève que certains facteurs de causalité sont plus marqués en agglomération : un facteur humain intervient dans 97 % des accidents mortels et un facteur lié aux conditions de circulation à 19 %. Les situations de conduite sont plus complexes à gérer.

En agglomération, 5 facteurs sont souvent relevés :

- la vitesse : cause et facteur aggravant vis-à-vis de l'utilisateur vulnérable notamment à moto (51,2%),
- l'alcool dont une part concerne les piétons (13,4%),
- 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

39 % des personnes tuées sont des usagers 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*
12 548	1 253	13 689	9

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

2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010
+ 6,5 %	- 2,0 %	- 6,3 %

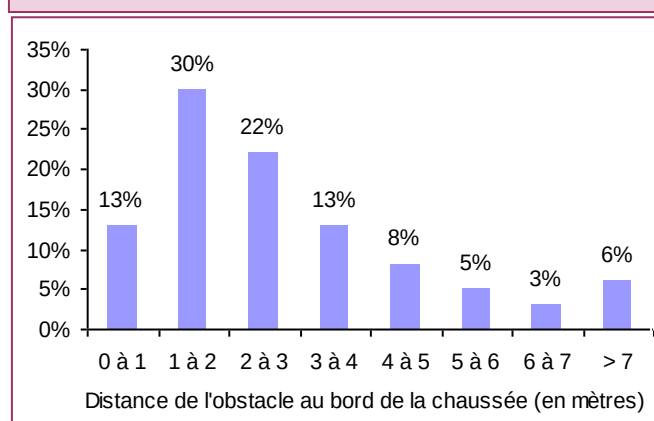
* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe a diminué en moyenne de - 2 % par an.

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

	En agglomération	Hors agglomération	Auto- routes	Tous réseaux	
				Nb	%
Part dans la mortalité routière selon le milieu	34%	41%	40%	-	39%
Total tous obstacles fixes	357	791	105	1 253	
<i>qui se déclinent en :</i>					
Obstacles fixes, hors dispositifs de retenue					
Arbre	57	282	3	342	27%
Fossé, talus ou paroi rocheuse	7	183	11	201	16%
Mur ou pile de pont	93	56	1	150	12%
Poteau	49	76	0	125	10%
Véhicule en stationnement	31	14	7	52	4%
Autre obstacle sur trottoir	24	22	5	51	4%
Buse - tête d'acqueduc	4	29	5	38	3%
Bordure de trottoir	23	6	0	29	2%
Support de signalisation, Poste d'appel d'urgence	9	13	2	24	2%
Autre obstacle sur chaussée	12	5	6	23	2%
Mobilier urbain	18	3	0	21	2%
Parapet	3	11	2	16	1%
Îlot, refuge ou borne	8	5	1	14	1%
Total obstacles fixes, hors dispositifs de retenue	338	705	43	1086	87%
Dispositifs de retenue					
Glissière métallique	5	59	47	111	9%
Glissière en béton	8	20	14	42	3%
Autre glissière	6	7	1	14	1%
Total dispositifs de retenue	19	86	62	167	13%

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 2019, un choc contre obstacle fixe a été relevé dans 12 548 accidents corporels et a causé le décès de 1 422 personnes, dont 1 253 usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe (39 % de la mortalité routière et 45 % de la mortalité des usagers de véhicules).

Depuis 2010, le nombre d'usagers tués dans les véhicules ayant heurté un obstacle fixe a diminué, mais un peu moins fortement que la mortalité générale (- 17 % contre - 19 %), avec notamment une hausse de + 6,5 % entre 2018 et 2019.

Dans 70 % des accidents de véhicule seul sans piéton, le véhicule heurte un obstacle fixe. Ces accidents représentent 84 % 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 79 % de la mortalité dans les accidents contre obstacles fixes. Il s'agit :

- des arbres : 27 % des décès lors d'accidents contre obstacles fixes (en hausse par rapport à 2018 avec + 33 personnes tuées),
- des fossés, talus ou parois rocheuses : 16 %,
- des murs et des piles de ponts : 12 %,
- des poteaux : 10 %,
- des dispositifs de retenue : 13 %.

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

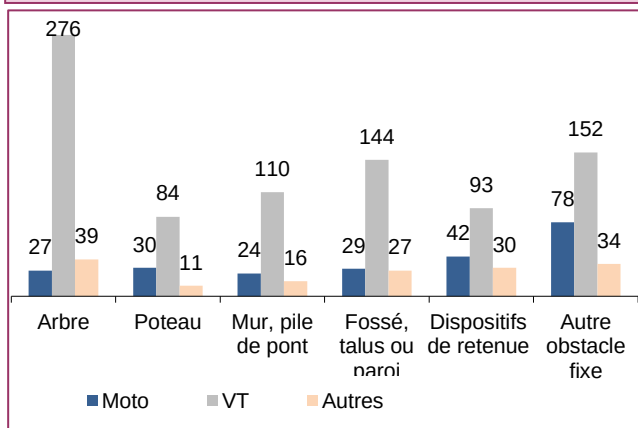
Sur autoroute comme sur routes hors agglomération, quatre personnes tuées sur dix le sont dans un accident avec heurt d'obstacle fixe. Cette part est de 34 % en agglomération. Les types d'obstacles concernés varient selon les caractéristiques de chaque réseau.

La très grande majorité du linéaire des **autoroutes** est équipée de glissières de sécurité. Ainsi, pour 59 % des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle sur autoroute, cet obstacle est un dispositif de retenue.

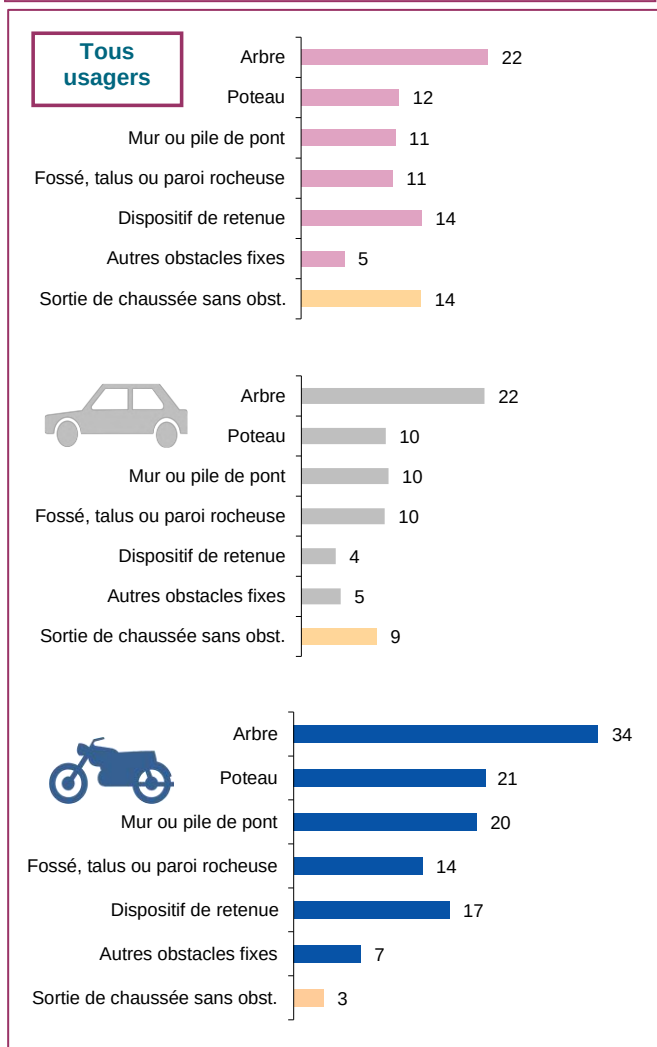
Sur **route hors agglomération**, les accidents contre des arbres représentent 36 % des décès des accidents contre obstacles, ceux contre les fossés, talus ou parois rocheuses 23 %.

En agglomération, les types d'obstacles impliqués sont plus variés. Les éléments plus caractéristiques du milieu urbain, tels que les murs (26 % des décès contre obstacles) et les poteaux (14 %) ressortent néanmoins. Les arbres, moins présents que hors agglomération, s'observent toutefois à hauteur de 16 %.

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 2015-2019)



La gravité

Sur la période 2015-2019, le nombre de tués pour 100 blessés, parmi les usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe, est le plus élevé pour les accidents contre arbre (valeur de 22), et varie peu pour les autres principaux obstacles (entre 11 et 14).

Les usagers impliqués

55% des automobilistes tués en 2019 le sont lors d'un accident contre un obstacle.

Entre 2015 et 2019, 69 % 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.

37 % des **motocyclistes** tués en 2019 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 : 34 tués pour 100 blessés contre un arbre (22 en VL) ; 21 tués pour 100 blessés contre un poteau (10 en VL), et 17 tués pour 100 blessés contre glissière (4 en VL). 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, 21 % des motocyclistes tués dans un accident au cours duquel un obstacle a été heurté le sont contre une glissière ; 11 % pour les usagers de VL. Depuis 1999, certaines glissières sont adaptées pour être moins agressives (pose de lisse moto). A ce jour, 40 %¹ des glissières métalliques heurtées par les 2RM sur routes nationales sont adaptées.

Le traitement des obstacles fixes

Les principes d'intervention privilégient² 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 réglementation³ 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).

SURE : Sécurité des usagers sur les routes existantes

La démarche SURE est une **méthode globale pour améliorer la sécurité des routes existantes**. Elle consiste à traiter les itinéraires où l'accidentalité est anormale, après en avoir compris les dysfonctionnements par l'analyse des accidents corporels, pour obtenir le meilleur gain en sécurité, et optimiser le coût.

Connaître, comprendre, agir et évaluer sont les verbes qui caractérisent la démarche visant à assurer la « sécurité des usagers sur les routes existantes » (SURE).

L'étude FLAM menée par le Cerema à partir des Procès-verbaux d'accidents mortels de 2015 a relevé un facteur "infrastructure" en cause dans 27% des cas. Contrairement aux facteurs humain et véhicule, l'infrastructure revêt un caractère plus local et la survenue d'accidents en lien avec les caractéristiques de la route permet d'identifier des itinéraires sur lesquels agir en priorité. Ainsi la démarche SURE a été officialisée lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 7 juillet 2004, et la décision d'appliquer cette démarche à l'ensemble du réseau national a été prise dès 2005. L'édition SURE 2020 met à jour la démarche et incite à l'appliquer aussi sur les réseaux routiers principaux des collectivités locales.

Prioriser les interventions grâce à l'étude des accidents

Le but de l'étude d'enjeux de SURE est d'identifier les secteurs sur lesquels les risques sont plus élevés afin de prioriser les interventions, d'investissement, d'entretien ou d'exploitation, avec une logique d'itinéraire. Des segments de route d'un linéaire moyen de 30 km forment l'unité d'étude d'enjeux pour le calcul des densités (nombre d'accidents rapporté au linéaire) et des taux (nombre d'accidents rapporté au trafic), avec cependant l'établissement d'une vision globale par itinéraire composant le réseau routier maillé du gestionnaire (national ou réseau principal local) pour établir la priorisation des interventions selon les gains de sécurité espérés.

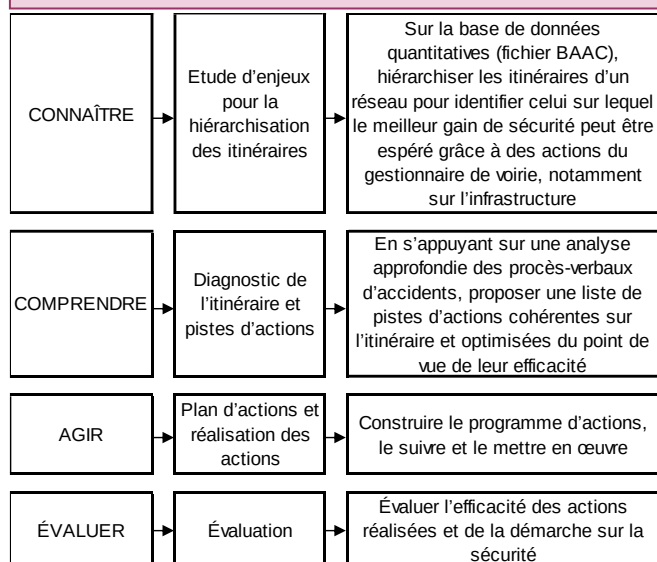
Au cours du diagnostic seront évalués les enjeux et problématiques concernant notamment la lisibilité de la route, les intersections, les vitesses pratiquées et pertes de contrôle, les obstacles latéraux et la mixité des usages (trafic poids lourd, usagers vulnérables et trafic local). La compréhension des mécanismes et l'identification des facteurs des accidents (triptyque infrastructure-véhicule-usager) sont apportées par l'analyse des procès-verbaux d'accidents survenus sur l'itinéraire, des visites et observations terrain et d'analyses de données routières.

La réalisation d'actions localisées

Suivant l'analyse effectuée, des mesures sont alors préconisées et hiérarchisées : adaptation de l'entretien, de l'exploitation, des vitesses maximales autorisées, ou planification d'aménagements de l'infrastructure parfois temporaires ou innovants : aménagement de carrefours plans, traitement des obstacles latéraux, aménagement provisoire à l'aide de modules démontables, mise en place d'une zone de récupération, stabilisée ou revêtue, de bandes rugueuses ou encore dégagement de visibilité en intersection, des mesures qui peuvent être associées à une modification de la vitesse maximale autorisée.

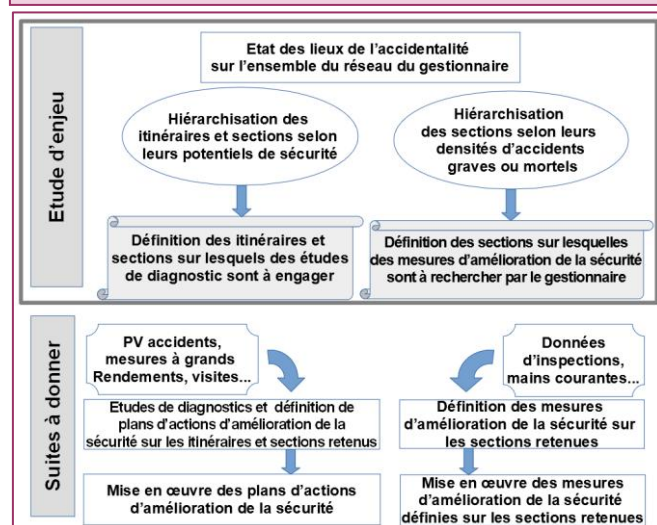
Une fois ces actions réalisées, une étape d'évaluation est mise en œuvre afin de contrôler, d'améliorer l'organisation du dispositif, d'optimiser l'efficacité de la mesure et d'en communiquer les résultats.

Schéma des étapes "Connaître - Comprendre - Agir - Évaluer" d'une démarche de sécurité



Source : Guide de la démarche SURE, Cerema, 2020

Démarche générale de l'étude d'enjeux



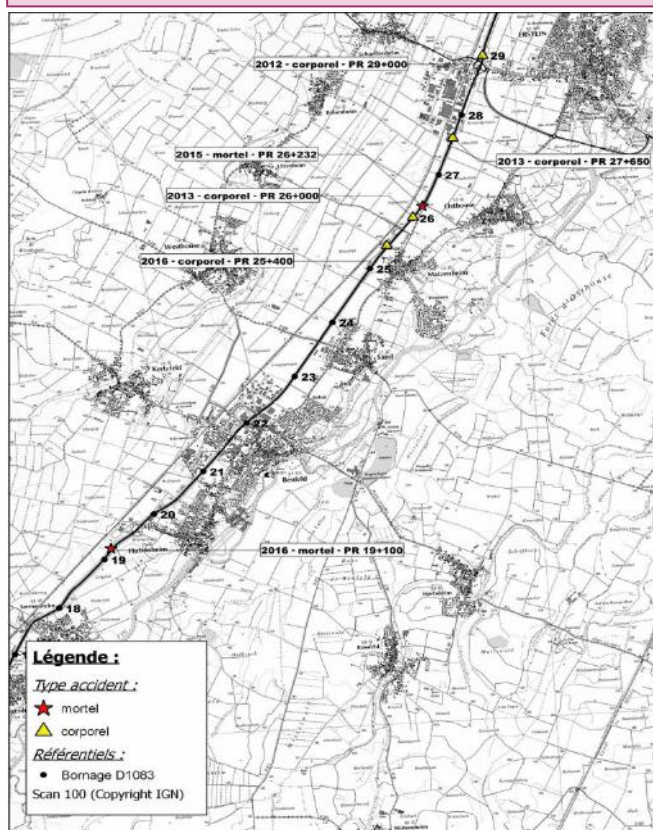
Source : Guide de la démarche SURE, Cerema, 2020

Sécurisation d'un itinéraire par la démarche SURE : CD 67

Equipe	CEREMA Est Pascal MULLER, Philippe MANZANO
Achèvement	Décembre 2019
Méthodologie	Etude de l'accidentologie (adaptation de la démarche SURE) et démarches d'évaluation
Périmètre	Bas Rhin (67)
Mots clés	Infrastructure, diagnostic, sécurité, aménagement, évaluation

Le Conseil départemental du Bas-Rhin gère plus de 3 420 km de routes sur lesquelles se produisent environ 200 accidents corporels par an, dont une vingtaine de mortels. Au regard de cet enjeu, il a souhaité mettre en place une **nouvelle démarche de sécurisation** de son réseau.

Localisation des accidents sur la RD 1083



Source : Cerema,



Source : Cerema

Une adaptation de la démarche SURE aux réseaux locaux

La première étape dans l'application de la démarche a été pour le conseil départemental de procéder au **sectionnement** de son réseau. Celui-ci a été découpé en sections homogènes selon le trafic et le profil en travers. Dans un second temps, les sections et itinéraires ont été classés par potentiel de sécurité décroissant. Cette hiérarchisation a permis de prioriser les sections à diagnostiquer et d'optimiser les moyens à engager.

L'ampleur de la démarche SURE déployée au niveau national et les coûts et délais qu'elle implique, ne permettaient pas au conseil départemental de la décliner sur son réseau de manière exhaustive. Pour autant, la méthode utilisée par le Cerema pour réaliser l'étude d'enjeu reste assez proche de la démarche nationale SURE. C'est la partie relative au diagnostic qui s'en éloigne un peu. Par exemple, l'analyse des mécanismes d'accidents n'a pas donné lieu à la lecture des procès-verbaux d'accidents. Le diagnostic de sécurité de l'infrastructure s'est fondé sur l'analyse des données, les observations sur site et la détermination des pistes d'action. C'est cette dernière étape qui diffère de la démarche SURE.

Diagnostic et pistes d'actions

Le Cerema a donc proposé de réaliser une méthode inspirée de la démarche SURE pour répondre aux objectifs de la collectivité qui étaient d'**identifier les mesures les plus efficaces à prendre sur l'infrastructure**. Bien que moins complète, cette démarche reste néanmoins pertinente pour aboutir à des propositions d'actions performantes.

De manière générale, sur l'ensemble de la section étudiée, il a été constaté que les **accès** n'étaient pas conformes aux préconisations des guides AU70 en traversée d'agglomération ou VSA 90-110 hors agglomération. Les propositions de réaménagement ont donc été établies dans le respect des considérations de sécurité de ces guides.

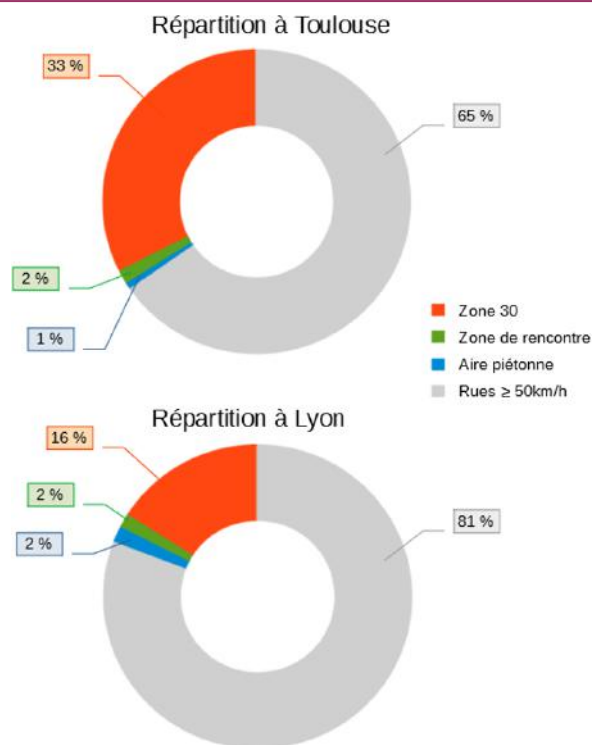
Les écarts relevés pouvant engendrer des modifications de l'infrastructure concernent plus particulièrement des défauts en lien avec la **géométrie**, des déficits de **visibilité** ou une mauvaise **lisibilité** de l'infrastructure. Ces pistes d'actions facilitent ainsi l'établissement et la mise en œuvre d'un **programme d'entretien** et d'un **plan d'investissement pluriannuel** de travaux d'aménagement.

En tout, l'étude d'enjeux initiale aura permis de mettre en évidence le besoin d'un diagnostic sur trois sections différentes, et d'autres sont déjà prévues dans le futur. Des démarches similaires ont été réalisées pour le conseil départemental de la Meurthe-et-Moselle, et le conseil départemental du Haut-Rhin envisage de faire de même d'ici la fin de l'année 2020.

État des lieux des zones de circulation apaisée

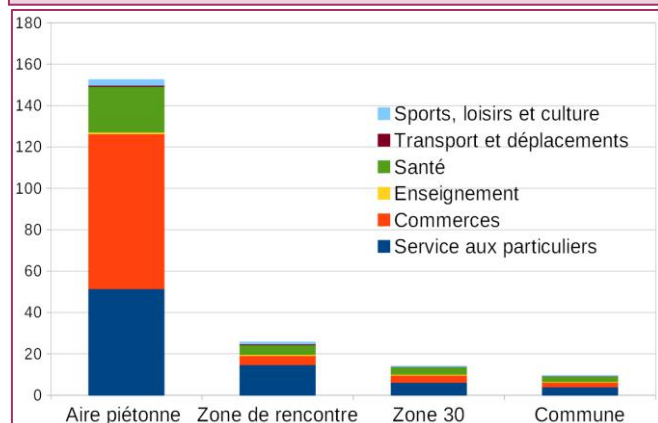
Equipe	Cerema Territoire et Villes Damien Maltete – élève ENTPE
Achèvement	2019 (pour la 1 ^{ère} phase)
Méthodologie	8 140 km de zones 30, 850 km de zones de rencontre et 252 km d'aires piétonnes ont été cartographiés, sur 415 communes.
Périmètre	Principalement les grandes et moyennes agglomérations. Le travail de recensement effectué n'est pas exhaustif.
Mots clés	Zone 30, zone de rencontre, aire piétonne, apaisement des vitesses

Répartition des zones de circulation apaisée sur le réseau de voirie



Source : Cerema

Répartition des activités en fonction du type d'aménagement (densité linéaire en unité/km) - Exemple de Mulhouse



Source : Cerema

En 1990, un décret créait la zone 30, outil visant à améliorer la sécurité en ville par l'abaissement des vitesses au profit des piétons et des cyclistes. Conformément à la littérature internationale, le Cerema (ex-Certu) recommandait alors un objectif à long terme de 70 % de la voirie en zone 30 en milieu urbain.

En 2008, suite à la démarche « code de la rue », la boîte à outils des zones de circulation apaisée s'est enrichie de la zone de rencontre et a redonné un nouveau souffle à la zone 30 et à l'aire piétonne. L'objectif de 70 % à 80 % du linéaire de voirie en zones de circulation apaisée est de nouveau affirmé. Plusieurs agglomérations s'en sont saisies.

Un point d'étape sur la distribution de ces zones en agglomération en 2018 a été réalisé.

La répartition des zones en ville

Les zones de rencontre et aires piétonnes occupent entre 1 et 2 % de la voirie urbaine chacune. Sur les données de 2018, la zone 30 est mise en place sur 15 à 30 % de la voirie dans la majorité des cas.

Certaines agglomérations sont plus avancées en matière d'apaisement de la circulation, notamment les villes de Grenoble (70 %), Lorient (83 %), Nancy (57 %), Douai (72 %), Tours (48 %).

Le lien entre les activités et le statut

Avec le travail de cartographie des zones de circulation apaisée, la position des différentes zones a été superposée avec les services ou activités présents en rez-de-chaussée (contexte urbain) : commerces, services à la personne, établissements scolaires, établissements de santé, établissements sportifs.

Sur ce premier travail exploratoire, on remarque que :

- la part des commerces en aires piétonnes est plus élevée ;
- la répartition des services est presque la même dans les zones 30 et sur la voirie urbaine générale de la commune ;
- les rez-de-chaussée en aires piétonnes sont « actifs », avec une densité de commerces et services beaucoup plus importante ;
- sur la zone de rencontre, la densité est plus élevée qu'en zone 30 avec une part de services à la personne plus importante.

Ces premiers résultats sont à compléter avec un échantillon plus important de données (surtout pour la zone de rencontre).

En conclusion, les dynamiques d'extension des zones 30 sont enclenchées dans la plupart des villes avec des avancements variables. L'objectif des 70 % à 80 % reste à atteindre pour une grande majorité. A partir des enseignements du terrain et de la littérature, un guide Cerema devrait paraître en 2020 avec des recommandations relatives à la zone 30, la zone de rencontre et l'aire piétonne, des solutions pour un meilleur partage de la voirie entre les usagers.

L'évaluation du dispositif Grenoble Métropole Apaisée

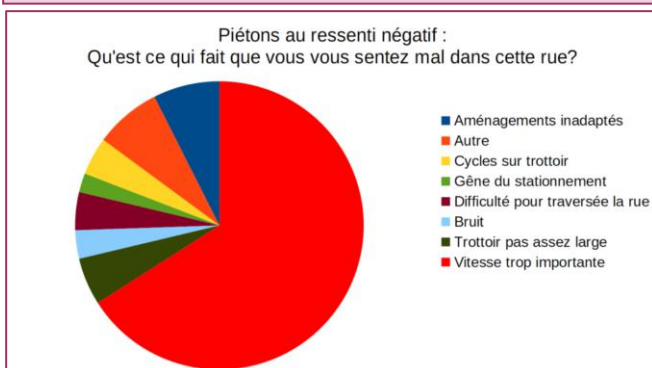
Equipe	Cerema Centre-Est
Partenaires	Métropole de Grenoble, Département Construction Aménagement Projet
Achèvement	Juillet 2020
Méthodologie	Évaluation à long terme (3 ans) de la mise en place du dispositif « villes et villages à 30 km/h » par une analyse multicritère
Mots clés	Zones de Circulation Apaisée, Métropole de Grenoble, Évaluation

Totem d'information à l'entrée d'une commune de l'agglomération grenobloise



Source : Evaluation du dispositif "villes et villages à 30 km/h", Cerema / Métropole de Grenoble, juillet 2020

Les effets concourant à un inconfort du piéton dans certaines rues



Source : Cerema / Métropole de Grenoble, juillet 2020

Évolution des vitesses en plusieurs points d'observation sur le territoire de la Métropole

	Vitesse moyenne				
	Avant 2015/2016	À court terme 2016	À long terme 2018	Évolution à court terme 2016	Évolution à long terme 2018
Ensemble métropole (51 postes - 96 mesures)	39,1	38,0	36,9	-1,1	-2,2
Ensemble Grenoble (17 postes - 29 mesures)	38,0	34,9	33,3	-3,1	-4,7
axes passant de 50 à 30 (13-21)	34,7	33,1	30,5	-1,5	-4,2
axes maintenus à 30 (0-0)	/	/	/	/	/
axes maintenus à 50 (4-8)	42,7	38,1	37,4	-4,6	-5,3
Ensemble Autres communes (34 postes - 67 mesures)	40,3	41,7	40,7	1,4	0,4
axes passant de 50 à 30 (22-43)	38,7	39,7	39,2	1,0	0,5
axes maintenus à 30 (4-8)	41,4	38,6	37	-2,8	-4,4
axes maintenus à 50 (8-16)	42,5	45,7	43,8	3,2	1,3

Source : Cerema / Métropole de Grenoble, juillet 2020

La Métropole grenobloise est porteuse depuis 2014 d'une démarche intitulée « Métropole apaisée ». Elle se caractérise en particulier par un objectif d'apaisement des vitesses dans le but d'améliorer le partage de l'espace et la cohabitation entre les différents usagers des espaces publics. Cette volonté s'est traduite en octobre 2015 par un abaissement généralisé des vitesses. Ainsi, pour 43 des 49 communes de la métropole, le 30 km/h est devenu la règle et le 50 km/h l'exception.

Principe du projet

Les objectifs de cette mesure sont multiples : rendre les espaces publics plus agréables, revitaliser les commerces de proximité, réduire le bruit et la pollution, ou encore encourager le développement des modes actifs et améliorer la sécurité de manière générale. Ce projet a été mis en œuvre de manière progressive, entre début 2016 et début 2017, sur les 43 communes de la métropole y participant. Les mesures d'accompagnement des usagers dans cette évolution se basent en partie sur la communication, assurée par des conférences de presse, la diffusion de flyers, de reportages dans la presse audiovisuelle et d'articles dans les revues locales et celle de la métropole. Également l'installation de radars pédagogiques et de totems de communication ont permis de matérialiser cette nouvelle démarche sur le terrain.

Évaluation de la mesure

L'évaluation du dispositif s'est déclinée selon les différents objectifs de la mesure. Une enquête auprès de piétons et de cyclistes a montré qu'ils sont favorables respectivement à 61 % et 70 % à la mesure. Le principal facteur d'inconfort pour les piétons aux lieux d'enquêtes est une vitesse trop importante des véhicules motorisés. En 2018, 38 % des automobilistes déclaraient la respecter toujours, 31 % parfois, et 31 % ne la respectaient pas. Dans les faits, l'évolution des vitesses a été très positive à Grenoble, avec une diminution moyenne de 4,7 km/h sur les points d'observation. En revanche, dans les autres communes de la métropole, l'évolution des vitesses est non significative. L'étude de l'accidentalité en comparant 2011-2015 à 2016-2017 montre que la mesure est surtout bénéfique aux piétons et aux usagers de 2-roues motorisés, mais qu'elle a peu d'incidence sur les autres modes de déplacements. Ces résultats devront être consolidés par la poursuite des analyses dans le temps. Des comptages sur la période 2016-2018 ont permis de mettre en lumière que les trafics de véhicules légers et de poids lourds ont diminué respectivement de 9 % et 20 % entre les deux dates. Ceci est à mettre en relation avec d'autres mesures prises par la métropole pour réduire son trafic motorisé, dont une révision de son plan de déplacement.

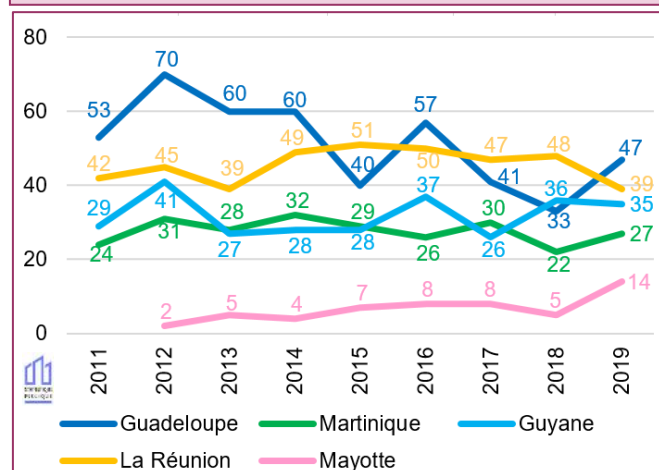
La suite du projet va notamment s'orienter vers une meilleure adéquation entre l'aménagement et les vitesses limites, afin d'accentuer la baisse des vitesses pratiquées sur toutes les communes concernées.

Les Outre-mer

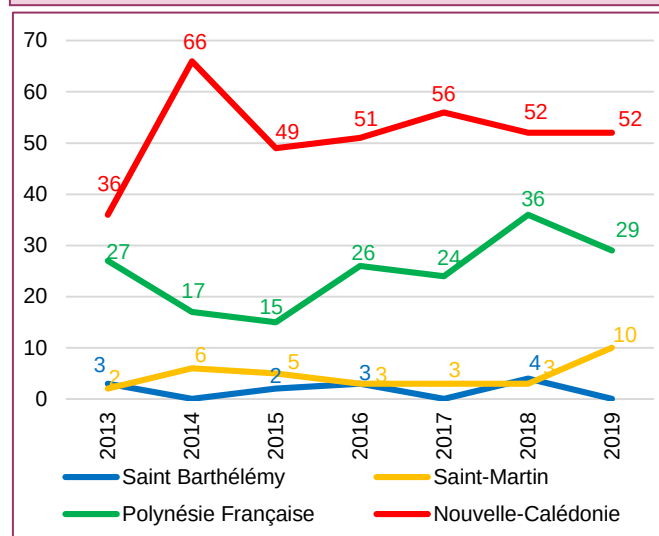
Statistiques d'accidents en Outre-mer en 2019

	Population (milliers d'habitants)	Accidents corporels	Tués	Blessés
Guadeloupe	381	358	47	461
Martinique	363	527	27	725
Guyane	284	387	35	509
La Réunion	858	779	39	972
Mayotte	269	222	14	286
St-Pierre-et-Miquelon	6	4	0	4
St-Barthélemy	10	16	0	22
St-Martin	36	33	10	37
Wallis-et-Futuna	12	10	1	9
Polynésie française	276	125	29	146
Nouvelle-Calédonie	271	363	52	504
Ensemble des Outre-mer	2 766	2 824	254	3 675

Evolution du nombre de tués dans les DOM entre 2011 et 2019



Evolution du nombre de tués dans les COM-NC entre 2013 et 2019



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 2019, le bilan de l'accidentalité en Outre-mer, qui représente 4 % de la population française, est de :

- 2 824 accidents corporels, soit 5 % des accidents corporels en France ;
- 254 personnes tuées, soit 7 % de la mortalité routière pour la France ;
- 3 675 blessés, soit 5 % des blessés en France.

La mortalité dans les Outre-mer augmente de + 5,8 % entre 2018 et 2019.

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 2019 des cinq DOM, qui regroupent 3 % de la population française, est le suivant :

- 2 273 accidents corporels, soit 4 % des accidents corporels en France ;
- 162 personnes tuées, soit 5 % de la mortalité routière pour la France ;
- 2 953 personnes blessées, soit 4 % des blessés en France.

L'augmentation de + 13 % de l'accidentalité dans les DOM entre 2018 et 2019 masque des disparités entre les départements avec une hausse sensible du nombre d'accidents enregistrés en Martinique et du nombre de tués en Guadeloupe (+ 14 tués) et à Mayotte (+ 9 tués) et une baisse des tués à La Réunion (- 9 tués).

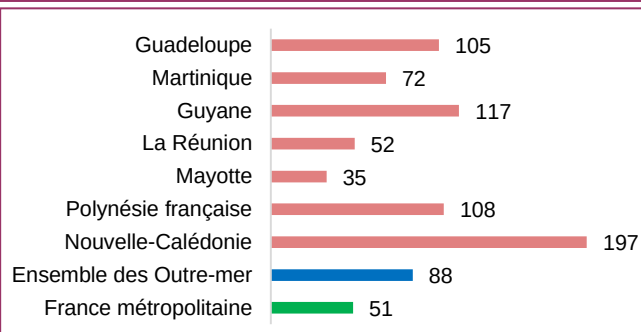
Accidentalité dans les COM et NC

En 2019, le bilan des 5 COM et de la Nouvelle-Calédonie, qui représentent 1 % de la population française, est le suivant :

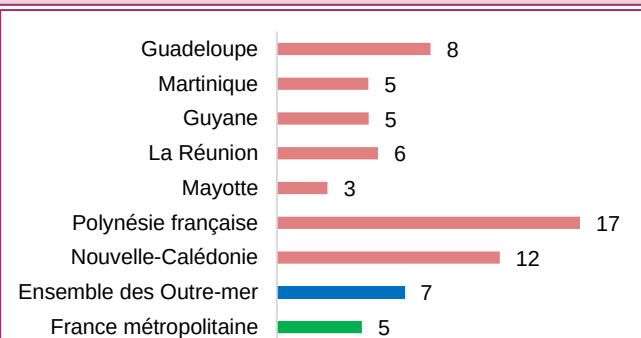
- 551 accidents corporels (dont 363 en Nouvelle-Calédonie et 125 en Polynésie française) ;
- 92 personnes tuées (dont 52 en Nouvelle-Calédonie et 29 en Polynésie française) ;
- 722 personnes blessées (dont 504 en Nouvelle-Calédonie et 146 en Polynésie française).

Entre 2018 et 2019, le nombre d'accident a baissé de - 3 %, la mortalité de - 4 %.

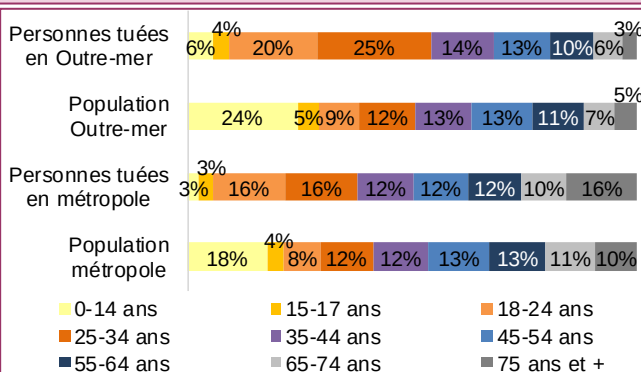
Mortalité annuelle par million d'habitants en Outre-mer (moyenne 2017-2019)



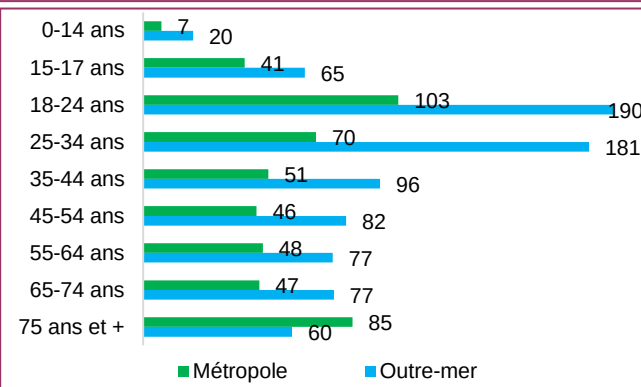
Gravité des accidents en Outre-mer (nombre de personnes tuées pour 100 blessés - moyenne 2017-2019)



Répartition de la population (2019) et des personnes tuées (moyenne 2017-2019) selon l'âge en Outre-mer



Mortalité annuelle par million d'habitants en Outre-mer selon l'âge (moyenne 2017-2019)



Risque et gravité

Le nombre annuel de personnes tuées par million d'habitants sur 2017-2019 est globalement plus élevé en Outre-mer (88) qu'en métropole (51). Ce taux est de 52 à La Réunion et de 72 en Martinique. Il est de 105 en Guadeloupe, 108 en Polynésie française et 117 en Guyane, soit à un niveau supérieur au taux le plus élevé des pays de l'Union européenne (103 en Roumanie en 2018¹) mais comparable aux Etats-Unis (124 en 2018). La Nouvelle-Calédonie présente un taux (197) supérieur à celui observé en Nouvelle-Zélande (78 en 2018) ou sur le continent australien (56 en 2018). Pour Mayotte, il est aujourd'hui de 35, 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 2019 est plus élevée que celle de la métropole (5 tués pour 100 blessés). On observe toutefois une gravité particulièrement plus élevée en Polynésie française (17 tués pour 100 blessés) et en Nouvelle-Calédonie (12 tués pour 100 blessés).

Une population jeune

38 % de la population des Outre-mer est âgé de moins de 25 ans contre 29 % 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.

Le taux de mortalité par million d'habitants de la classe d'âge des moins de 18 ans (28) est 2 fois plus élevé que celui de métropole (13). Il atteint 57 en Polynésie française et 34 en Guyane.

Le taux de mortalité par million d'habitants des 25-34 ans (181) est 2,6 fois supérieur à celui observé en métropole (70). Ce taux est particulièrement fort en Nouvelle-Calédonie (424) et, dans une moindre mesure, en Guyane (230) et en Martinique (199).

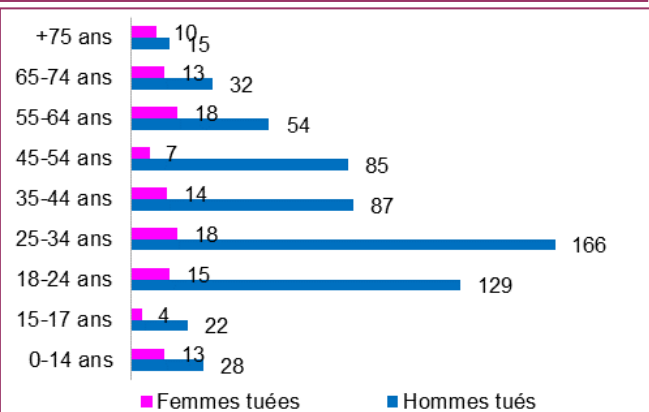
Le taux de mortalité des 25 à 34 ans en Outre-mer est 2,1 fois supérieur à celui de l'ensemble de la population, alors que le rapport n'est que de 1,4 en métropole.

Pour les 35-44 ans, ce taux de mortalité en Outre-mer est également 1,9 fois supérieur à celui de métropole.

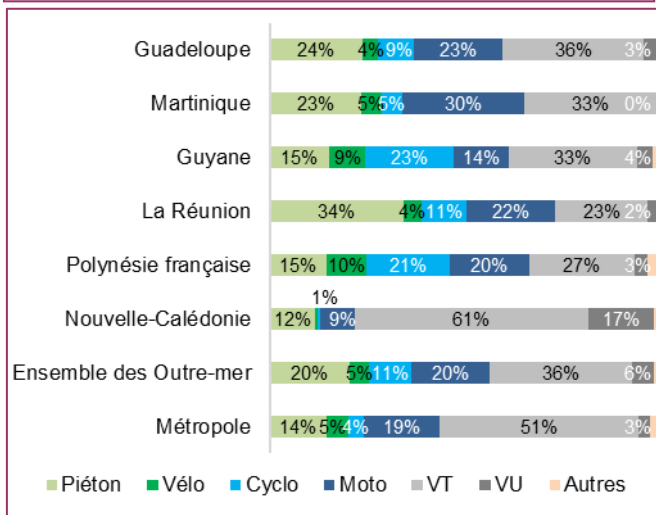
La différence entre les taux observés dans les Outre-mer et en métropole diminue ensuite avec l'âge.

¹ Source : OMS, Global status report on road safety, 2018

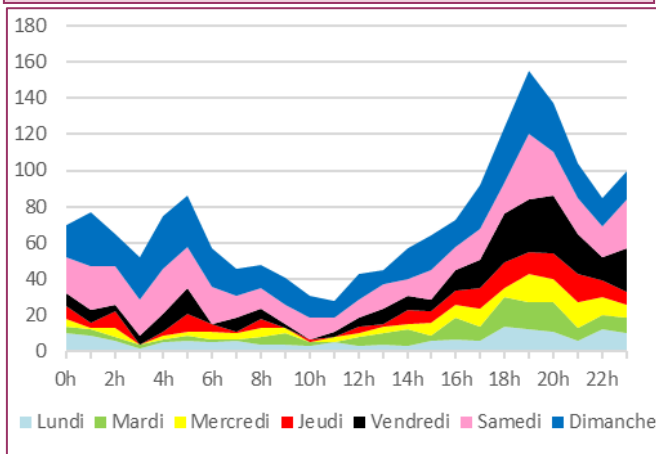
Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon l'âge et le sexe entre 2017 et 2019



Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon le mode de déplacement entre 2017 et 2019



Répartition des accidents en Outre-mer impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé selon le jour et l'heure entre 2017 et 2019



Hommes et femmes

Avec 85 % des personnes tuées, les hommes sont particulièrement représentés parmi les victimes en Outre-mer. En métropole entre 2017 et 2019, les hommes représentent 78 % des tués. C'est en Martinique (91 %) et en Guadeloupe (87 %) 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 56 % de la mortalité routière sur la période 2017-2019. Cette proportion est plus forte qu'en métropole où elle est de 43 % sur la même période.

Entre 2017 et 2019, on observe notamment :

- une proportion de piétons tués importante à La Réunion (34 %) et à Mayotte (37 %) ;
- une proportion élevée de cyclomoteuristes tués en Guyane et en Polynésie française (respectivement 23 % et 21 %) ;
- une proportion importante de motocyclistes tués en Martinique (30 %).

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. 36 % des accidents se sont produits hors agglomération (25 % en métropole), mais ils ont causé 66 % des décès (60 % en métropole).

Saisonnalité, jours et heures

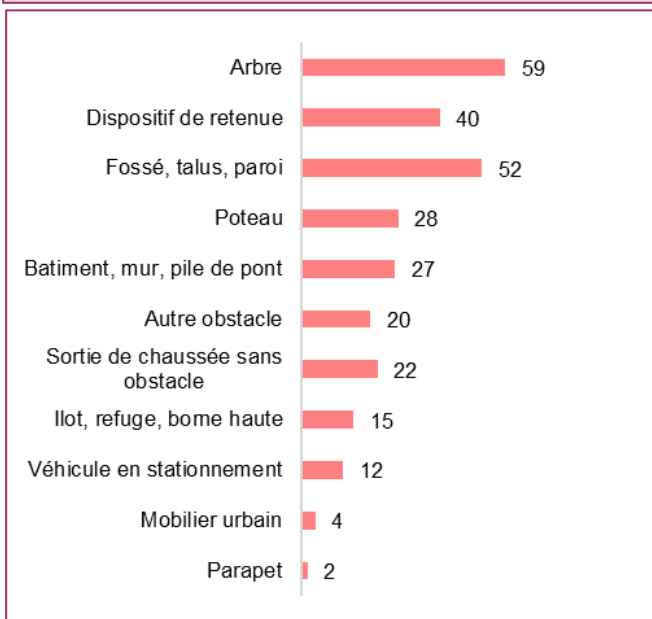
En Outre-mer, les accidents se répartissent de manière relativement uniforme sur les 12 mois de l'année, sauf à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy, où les 4 mois de novembre à février concentrent respectivement 44 % et 41 % des accidents.

Les accidents se répartissent uniformément du lundi au jeudi, et sont plus fréquents du vendredi au dimanche (48 % pour la période 2017-2019, contre 43 % en métropole).

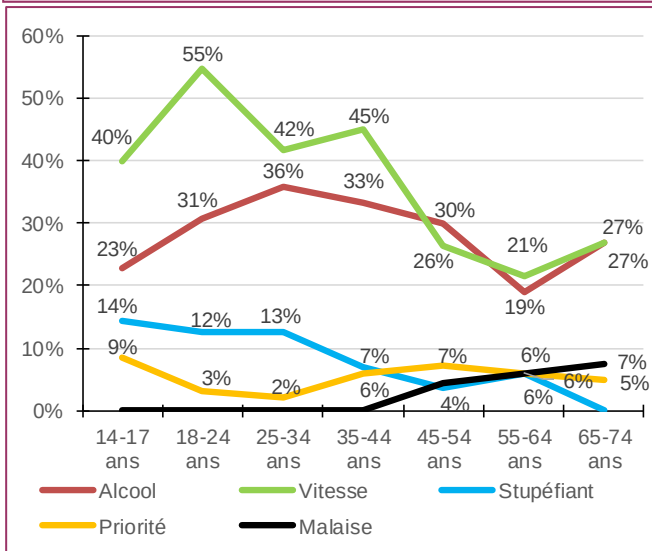
En Outre-mer, 58 % des accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé interviennent entre le vendredi à 18 h et le dimanche à 22 h. Cette proportion est de 48 % en métropole.

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 56 % 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 2017 et 2019



Causes d'accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (APAM) dans Outre-mer (sept. 2014 à déc. 2019)



Les tranches d'âges 0-13 ans et 75 ans et plus n'ont pas été prises en compte car trop petites (respectivement 5 et 13 auteurs présumés d'accidents mortels).

Permis de conduire :

26 % des personnes tuées entre 2017 et 2019 l'ont été alors qu'un des conducteurs impliqués circulait sans permis valide. Ce taux n'est que de 6 % en métropole.

C'est en Martinique (41 %) et en Polynésie française (33 %) que l'on observe la plus grande proportion de tués dans les accidents avec un conducteur 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 7 % du total des accidents en Outre-mer entre 2017 et 2019, mais ont occasionné **19 % de l'ensemble des décès**. Les chocs contre dispositifs de retenue (glissières métalliques, en béton ou autres types de glissières) ont été recensés dans 4 % des accidents et pour 5 % 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

Dans 41% des cas d'accidents mortels, la **vitesse excessive ou inadaptée** figure parmi les causes d'accidents mortels ; c'est plus qu'en métropole (30 %) ; La moitié des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels – APAM – âgés de 18 à 44 ans fait l'objet d'une vitesse excessive ou inadaptée.

La cause alcool est également beaucoup plus présente, et concerne quel que soit l'âge environ 30 % des APAM (36 % chez les 25-34 ans).

Au cours de la période 2015-2019, **67 % des décès interviennent alors qu'un conducteur ou un piéton impliqué dans l'accident était sous l'empire d'un état alcoolisé ou sous influence des stupéfiants** (calcul d'après les BAAC avec alcoolémie connue et inconnue). Ce taux est de 61 % dans les DOM, 77 % dans les COM-NC, et de 44 % en métropole.

Les plus fortes proportions de personnes tuées dans les accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé ou sous l'empire de produits stupéfiants s'observent en Nouvelle-Calédonie (58%), en Polynésie française (57 %) et en Guadeloupe (54 %).

Ceinture et casque

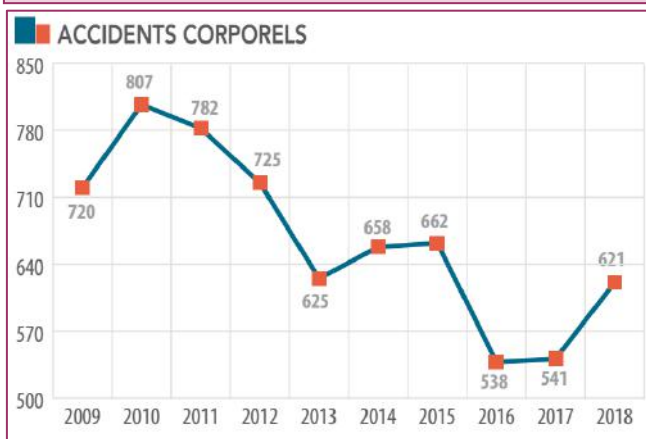
Sur 2017-2019, 62 % des personnes tuées en véhicule carrossé (VT, VU, PL et autocars) en Outre-mer ne portaient pas de ceinture, contre 19 % en métropole. Ce taux atteint 78 % en Nouvelle-Calédonie et 86 % en Martinique.

En Outre-mer, 18 % des usagers de 2RM tués ne portaient pas de casque, contre seulement 2 % en métropole. Cette proportion est de 57 % à Saint-Martin et 30 % en Polynésie française.

Étude Outre-mer : les bilans de sécurité routière à La Réunion

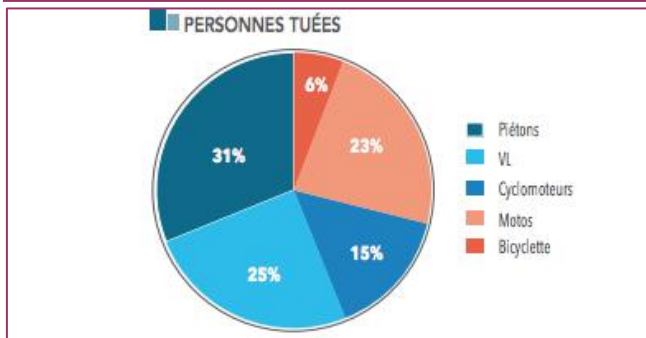
Equipe	Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) de La Réunion
Achèvement	Annuel
Méthodologie	Réalisation d'un bilan local de manière annuelle à partir des données de l'accidentalité
Mots clés	Bilan local, La Réunion, Outre-mer, sécurité routière

Évolution du nombre d'accidents à La Réunion entre 2009 et 2018



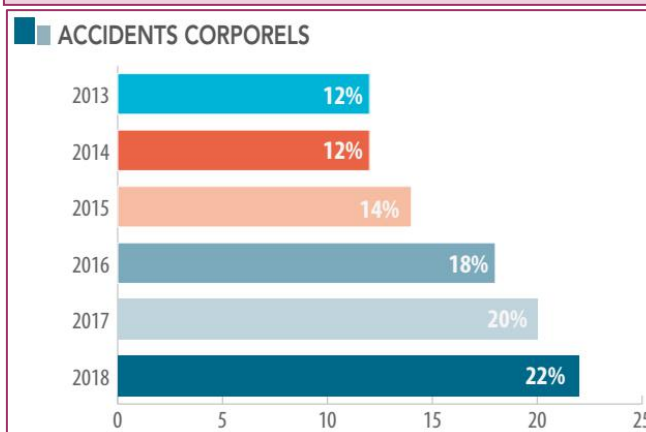
Source : Bilan 2018 de la sécurité routière à La Réunion

Répartition des personnes tuées à La Réunion en 2018 selon leur mode de déplacement



Source : Bilan 2018 de la sécurité routière à La Réunion

Évolution de la présence d'alcool dans les accidents corporels dont l'alcoolémie des conducteurs est connue



Source : Bilan 2018 de la sécurité routière à La Réunion

Comme chaque année, l'observatoire départemental de La Réunion produit un bilan de l'accidentalité routière sur son territoire. Depuis 2009, le nombre d'accidents ainsi que le nombre de blessés baisse globalement, même si l'on observe à partir de 2018 une remontée de l'accidentalité. Les enjeux principaux de sécurité routière se placent souvent différemment entre les Outre-mer et la Métropole, et cela se vérifie également dans le cas de La Réunion.

Les catégories d'usagers

A La Réunion 75% des tués sont des usagers vulnérables contre 42% en Métropole. La catégorie des piétons demeure la plus concernée par les accidents mortels avec 31% des tués, contre 14% en Métropole, malgré une baisse constante depuis 2014. Cette surreprésentativité des piétons se retrouve moins dans les autres départements d'Outre-Mer, à l'exception de Mayotte. Les cyclomotoristes représentent une part dans la mortalité presque 4 fois supérieure au taux national : 15% contre 4% en Métropole. La part globale des 2RM (cyclomoteurs et motocyclistes) dans la mortalité atteint 38% contre 23% en métropole. Ces deux catégories constituent donc une grande partie des enjeux à La Réunion. *A contrario*, les usagers de VL, plus nombreux dans la circulation routière et mieux protégés, représentent 76% des impliqués mais seulement 25% des personnes tuées.

La classe d'âge des 25-44 ans est la plus représentée dans la mortalité routière, pesant pour 36% de la mortalité totale. Leur représentativité dans la population n'est que de 25%. Cependant, c'est la classe des 18-24 ans qui a le plus gros sur-risque. Leur part dans la mortalité (27%) est 4,5 fois plus importante que leur part dans la population (6%).

La surreprésentation des hommes dans l'accidentalité est encore plus importante à La Réunion qu'en métropole. 89% des personnes tuées sont des hommes, contre 77% en métropole en 2019.

Facteurs comportementaux

La conduite sous l'emprise d'alcool est en hausse depuis 2013. Parmi les accidents corporels dont l'alcoolémie des conducteurs est connue, 22 % d'entre eux ont un conducteur dont l'alcoolémie est supérieure à la réglementation en vigueur. Ce pourcentage monte à 42% dans les accidents mortels.

Le suivi des mesures du PDASR

Le bilan annuel de La Réunion permet également de suivre la mise en place des 139 mesures enregistrées au Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). 43 actions ont bénéficié d'un soutien financier pour un montant total de 193 938 €, grâce au concours cumulés de la Région Réunion, du Conseil départemental et de l'État, et ciblent notamment les enjeux propres au territoire réunionnais.

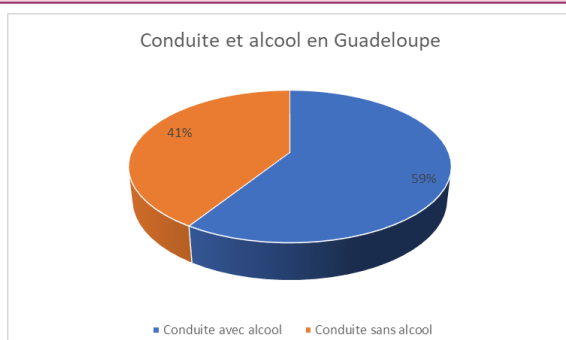
Déterminants de la prise de risque en Guadeloupe

Equipe	Sandrine Peyramaure Fleming (RH Perspectiv Consultants) Jean-Pascal Assailly (Université Gustave Eiffel)
Achèvement	Aout 2019
Méthodologie	Enquête par questionnaires sur 100 conducteurs participant aux stages de sensibilisation à la sécurité rou- tière
Périmètre	Guadeloupe
Mots clés	Guadeloupe, infraction, prise de risque, alcool, cannabis, téléphone



Source : bilan 2018 Sécurité routière DEAL Guadeloupe

Taux de conducteurs infractionnistes à l'alcool



Source : Etude sociologique pour la Préfecture de Guadeloupe, Les déterminants de la prise de risques des conducteurs infractionnistes guadeloupéens, Perspectiv, Univ. Gustave Eiffel 2019

Profils de la population infractionniste :

Les jeunes de 18 à 34 ans sont surreprésentés.

Les conducteurs célibataires, en majorité des hommes, sont également plus représentés.

Le pourcentage de femmes semble être un peu plus important qu'en métropole lors des stages de récupération de points.

La surreprésentation des chefs d'entreprises, gérants et dirigeants est classique dans la population de conducteurs infractionnistes (surcharge de travail, dettes de sommeil, somnolence, stress et utilisation du téléphone au volant).

Une dette de 4 heures de sommeil équivaut à un taux d'alcoolémie de 0,4g/L dans le sang en terme de conséquences sur le temps de réaction, le champ visuel et la maîtrise de soi.

L'analyse des caractéristiques des accidents d'après le fichier BAAC et la lecture des Procès-verbaux d'accidents (« Sécurité des usagers de la route-phase 2 », Cerema 2018) avait relevé des enjeux particuliers concernant les accidents **le week-end**, les accidents avec **conducteurs infractionnistes**, les deux-roues motorisés et les piétons hors agglomération.

La Préfecture de la Guadeloupe a souhaité alors demander à l'Ifsttar (Université Gustave Eiffel désormais) cette étude psychosociologique des comportements des conducteurs guadeloupéens : l'objectif est d'identifier les déterminants de la prise de risque, au travers des motivations de leurs comportements dangereux ou transgressifs, afin d'adopter une stratégie de communication par public cible.

Les comportements dangereux

Les déterminants de la prise de risque évalués dans cette étude sont : la recherche de sensations, l'estime de soi, l'optimisme comparatif, le gain de temps, les dettes de sommeil, la gestion du temps, le rapport à l'alcool, le rapport au cannabis, l'usage du téléphone portable.

Les conducteurs infractionnistes interrogés sous-estiment les effets de l'alcool sur leur conduite. Ils sont majoritairement dans l'excès de confiance sur leurs capacités, du fait du biais d'optimisme et de leur méconnaissance du dosage de l'alcool. Ainsi, 59% sont susceptibles de prendre le volant, malgré la conscience d'avoir dépassé le taux légal d'alcoolémie dans le sang et 40 % font confiance dans les capacités du véhicule quand ils sont alcoolisés.

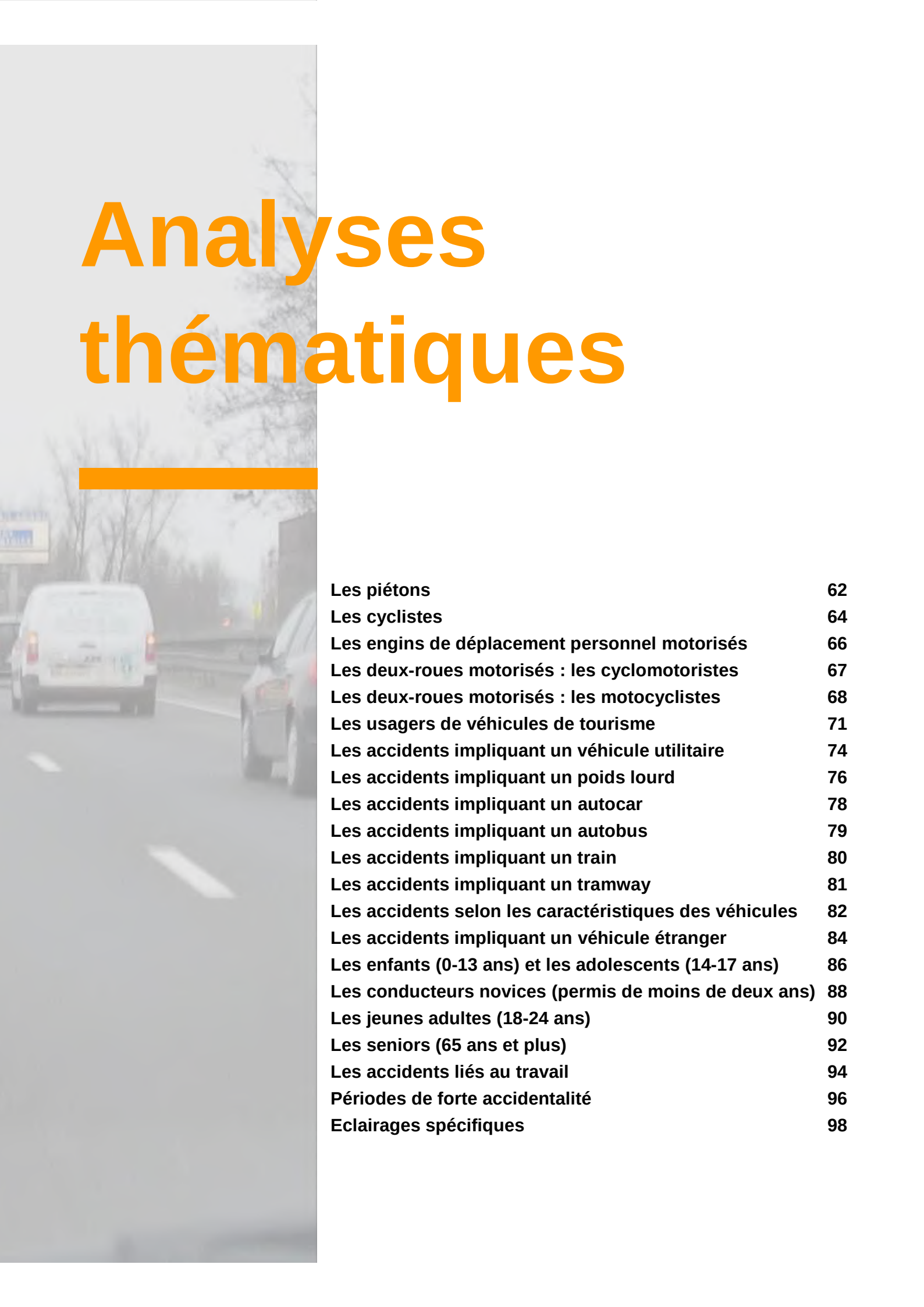
28 % des conducteurs infractionnistes consomment du cannabis en méconnaissant son temps d'élimination dans le corps. Ils ont tendance à dédramatiser leurs comportements sans prendre en compte le caractère illicite du cannabis.

Convaincus qu'il protège, 87 % des conducteurs interrogés disent respecter le code de la route, **42 % brisent ces velléités pour la poursuite d'intérêts personnels au détriment de l'intérêt collectif. 55 % des conducteurs font usage de la vitesse pour rechercher des sensations plutôt que pour gagner du temps.** La majorité veut se distraire par rapport à des problématiques sociales et s'affranchir des règles pour des raisons personnelles.

On note des conducteurs fatigués qui se sont habitués à conduire avec des dettes de sommeil, en méconnaissant les conséquences sur la route. 44 % des automobilistes infractionnistes peuvent insulter d'autres conducteurs, traduisant une difficulté à gérer ses émotions due au stress ou au manque de sommeil.

62 % des conducteurs non infractionnistes déclarent utiliser leur téléphone à divers desseins (envoi de sms...). La **co-activité de la conduite avec l'usage du téléphone portable** est ainsi banalisée.





Analyses thématiques

Les piétons	62
Les cyclistes	64
Les engins de déplacement personnel motorisés	66
Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes	67
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 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

Les piétons

Quatre piétons tués sur 10 ont 75 ans ou plus. Les piétons tués seniors le sont neuf fois sur 10 en agglomération.

La moitié des piétons tués de 18 à 44 ans le sont de nuit hors agglomération.

Les **engins de déplacement personnel non motorisés** (EDPnM) regroupent les trottinettes non électriques, les rollers, les skateboards... Au sens du code de la route, leurs usagers **sont considérés comme des piétons** et donc intégrés comme tels dans l'ensemble du bilan, et cette fiche en particulier.

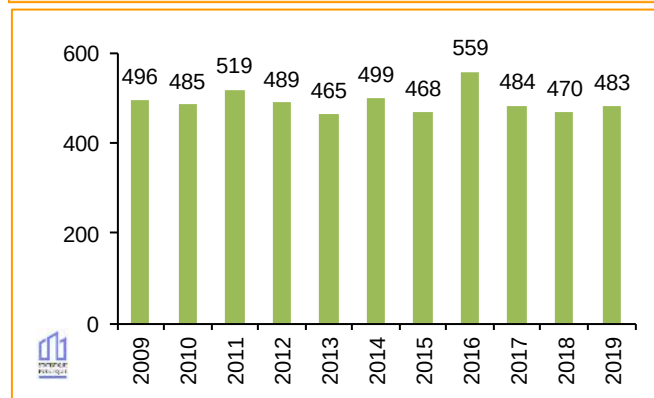
Parmi les 10 037 accidents de piétons de 2019, 138 impliquent un EDPnM. Ils ont provoqué la mort d'un usager d'EDPnM, la blessure de 112 usagers d'EDPnM, 20 piétons (hors EDPnM) et 13 autres usagers. 77% de ces accidents impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire.

Accidents	Tués piétons	Blessés piétons	T/100B*
10 037	483	10 001	5
Evolution annuelle moyenne du nombre de piétons tués entre...**			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
+ 2,8 %	stable	- 5,4 %	

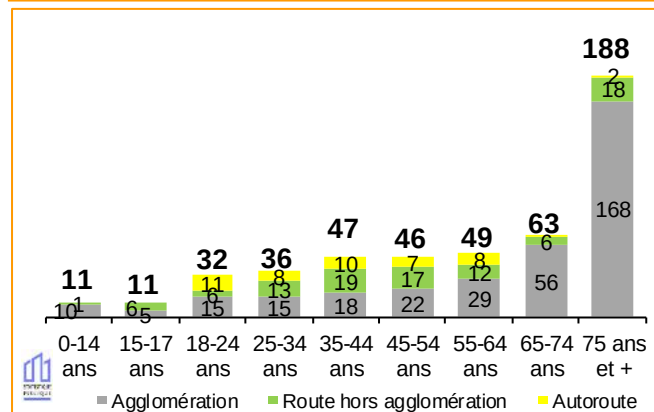
* Nombre de piétons tués pour 100 blessés.

** 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 piétons tués de chaque classe d'âge selon le milieu



En 2019, 10 037 accidents corporels ont impliqué un piéton, soit **18 % de l'ensemble des accidents**.

Ces accidents ont provoqué la mort de 495 personnes, dont 483 piétons, soit 15 % 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). Depuis 10 ans, le nombre de piétons tués est autour de 490 chaque année avec des variations de plus ou moins 5 % (excepté en 2016). 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 15 % en 2019.

Selon l'âge et le sexe

Ramenés à leur part dans la population, **les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne** : 52 % des piétons tués ont 65 ans ou plus, pour une part dans la population de 20 %. Plus particulièrement, **les 75 ans et plus représentent 39 % de la mortalité piétonne, pour une part dans la population de 10 %**.

En 2019, 60 % des piétons tués sont des hommes contre 80 % pour les autres usagers tués.

Il y autant de femmes que d'hommes parmi les piétons tués de 65 ans ou plus alors que pour les moins de 65 ans, les hommes sont majoritaires (70 % des tués). Pour les autres usagers tués, les hommes sont tués en majorité avec 72 % pour les plus de 65 ans et 83 % pour les moins de 65 ans.

La moitié des usagers d'EDPnM blessés a moins de 18 ans, 8 sur 10 est un garçon alors que tous les blessés entre 18 et 24 ans sont de jeunes hommes. Au-delà de 25 ans, les parts hommes-femmes sont de 60 %-40 %.

Selon le milieu routier

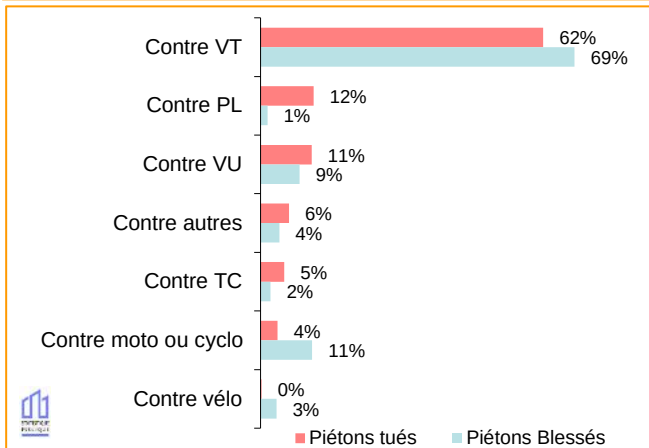
En 2019, **70 % des piétons tués et 96 % des piétons blessés se concentrent en agglomération** (contre respectivement 25 % et 55 % pour les usagers de véhicules).

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

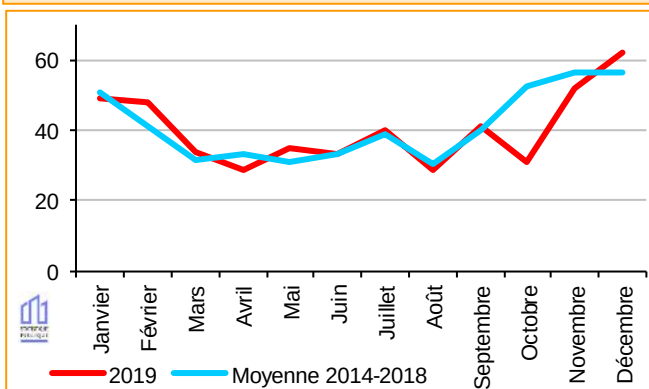
- **de 35 à 64 ans** (142 tués), deux tiers sont des hommes, la part des piétons tués en agglomération augmente en fonction de l'âge, elle est de 38 % pour les 35 à 44 ans, 48 % pour les 45 à 54 ans puis 59 % pour les 55 à 64 ans;
- **pour les 65 ans et plus** (251 tués), il s'agit d'hommes et femmes à parts égales, et les accidents mortels ont lieu à **89 % en agglomération** ;
- pour les 22 enfants et adolescents piétons tués (moins de 18 ans), 15 le sont en agglomération, dont 9 garçons.

Plus particulièrement pour les usagers d'EDPnM, seuls 7 blessés l'ont été hors agglomération, ainsi que l'usager décédé.

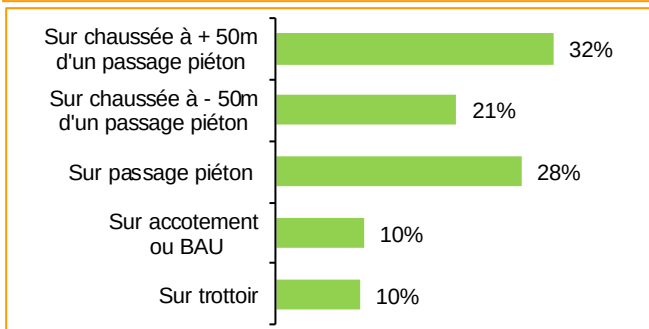
Répartition des piétons tués et blessés selon le véhicule impliqué



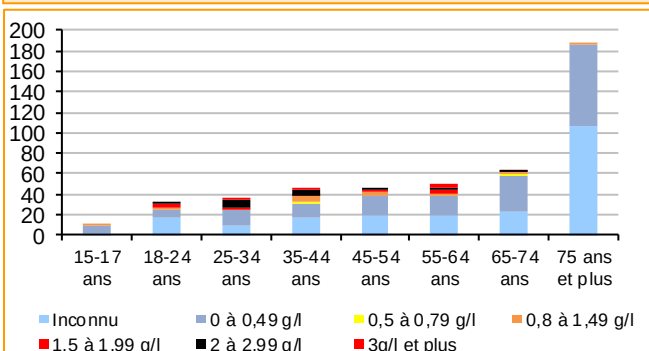
Nombre de piétons tués par mois



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 2019, **56 % des piétons tués le sont dans un accident contre un véhicule de tourisme**, 27 % 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 (67 %).

Selon le mois, le jour et la nuit

La mortalité piétonne est **la plus forte entre novembre et février** : ces quatre mois concentrent 44 % des piétons tués (et 40 % des blessés 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 récente¹ 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, 67 % des piétons sont décédés de jour. Ailleurs, l'enjeu est essentiellement de nuit : 78 % des piétons tués sur les routes hors agglomération le sont de nuit ; sur autoroute, sur un total de 47 piétons tués, 38 l'ont été de nuit.

Deux groupes cibles sont identifiés :

- **les piétons de 75 ans et plus en ville de jour** : parmi les 188 piétons tués de 75 ans et plus, les trois quarts le sont de jour en ville ;
- **les piétons de 18 à 44 ans de nuit sur route hors agglomération et sur autoroute** : parmi les 115 piétons de 18 à 44 ans tués, la moitié l'est de nuit sur route hors agglomération ou sur autoroute.

Selon la localisation du piéton

En 2019, sur les 436 cas pour lesquels l'information est connue, les piétons sont principalement tués **sur la chaussée en dehors d'un passage piéton**. L'exception concerne les 75 ans et plus dont les tués piétons le sont une fois sur deux sur passage piéton.

Parmi les 159 piétons tués âgés de 75 ans et plus pour lesquels l'information est connue, **47 % le sont sur un passage piéton et 22 % 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 : le double.

Selon l'alcool

En 2019, l'alcoolémie est connue pour seulement 260 des 483 piétons tués (54 %) et supérieure à 0,5 g/l pour 60 d'entre eux (dont 53 ont entre 18 et 64 ans). **Le taux mesuré est supérieur à 2 g/l pour 24 de ces 60 piétons.**

¹ Borrod R. Les piétons la nuit en milieu urbain Analyse de l'accidentalité Données BAAC 2010-2014, Cerema, Décembre 2018.

Les cyclistes

Les deux tiers des cyclistes tués en 2019 ont 55 ans ou plus. 60 % des cyclistes tués ou blessés le sont sur un trajet de loisir.

Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) est un vélo équipé d'un moteur électrique. Le moteur s'arrête lorsque le vélo atteint la vitesse de 25 km/h ou dès que le cycliste cesse de pédaler ou actionne un frein. Il répond à une définition du code de la route (Art. R.311-1).

En 2019, parmi les 4 882 accidents de cyclistes, 248 impliquent un VAE. 15 usagers VAE ont été tués et 223 ont été blessés. 65 % de ces accidents impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire et 20 % un VAE seul.

Accidents	Tués cyclistes	Blessés cyclistes	T/100 Blessés*
4 882	187	4 506	4

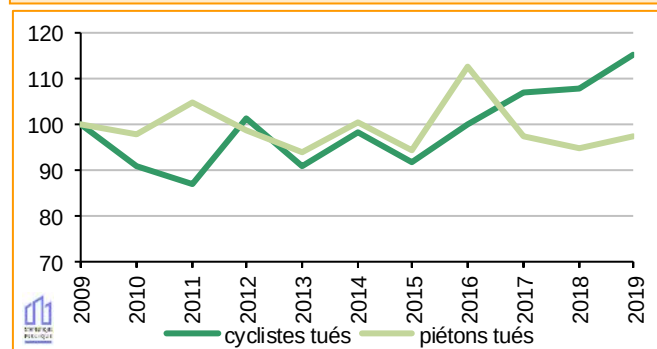
Évolution annuelle moyenne du nombre de cyclistes tués entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010
+ 6,9 %	+ 2,7 %	- 6,0 %

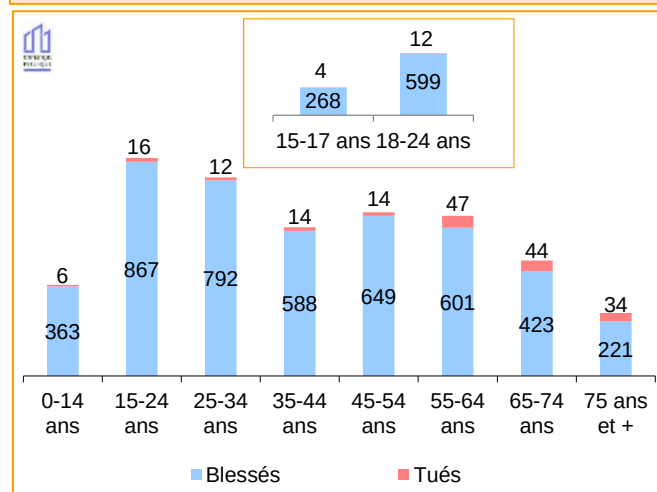
* Nombre de cyclistes tués pour 100 blessés.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de cyclistes tués a augmenté en moyenne de + 2,7 % par an.

Evolution des nombres de cyclistes et de piétons tués en base 100 en 2009



Nombre de cyclistes tués ou blessés par classe d'âge



En 2019, 187 cyclistes ont été tués dans un accident de la route. Ce chiffre est en augmentation par rapport à 2018 (+ 12 tués). Il s'agit aussi du chiffre le plus élevé depuis 15 ans. En 2019, les cyclistes représentent 6 % 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 hausse¹ (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 + 2,7 %, alors que dans le même temps le nombre d'autres usagers de véhicules tués a baissé en moyenne annuelle de - 2,9 % et que le nombre de piétons tués est resté stable.

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. En 2019, le nombre de cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés est probablement surévalué.

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 %.

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 deux-roues motorisé². 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 2015-2019, le nombre de cyclistes tués par million d'habitants et par an augmente régulièrement avec l'âge de 1,2 pour les moins de 44 ans à 3,4 pour la tranche 45-64 ans et jusqu'à 5,4 pour les 65 ans et plus.

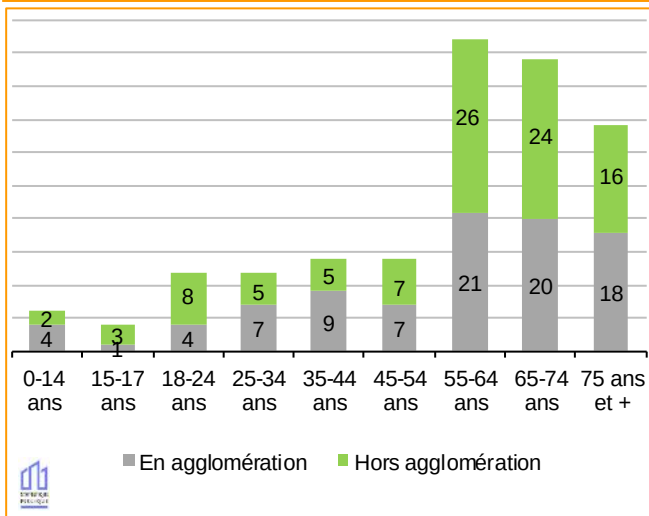
En 2019, deux tiers des cyclistes tués ont plus de 55 ans (46 % de la population) contre deux cinquièmes tous usagers confondus. 88 % des cyclistes tués sont des hommes, contre 77 % tous usagers confondus.

¹ Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain, collection Données, n° 01, Certu, avril 2013.

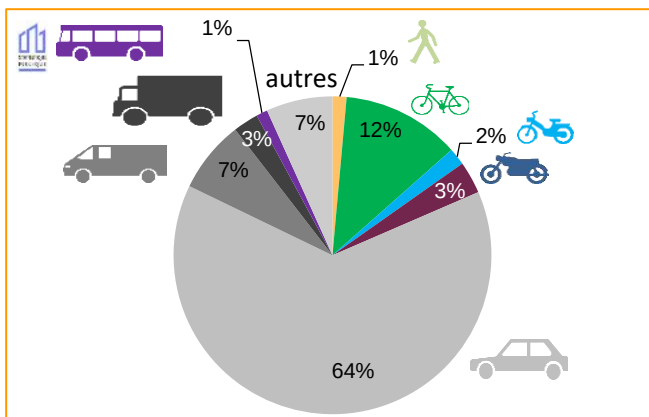
² AMOROS, Emmanuelle et al., *Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers*, Ifsttar, août 2012 – p108 (tués) et p66 (M.AIS3+)

³ Echelle de gravité : voir page 194.

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

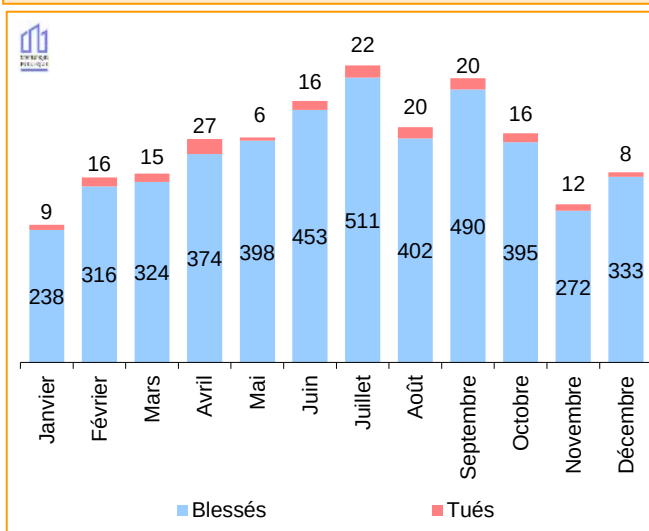


Répartition des cyclistes tués ou blessés selon les tiers antagonistes



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 (14 cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés) est six fois plus élevée que celle en agglomération. Les voiries en agglomération concentrent 84 % des accidents impliquant un cycliste mais 49 % de leur mortalité.

65 % des cyclistes tués le sont hors intersection. Cette part est cependant très dépendante du milieu, elle est ainsi de 49 % en agglomération et de 80 % sur les routes hors agglomération.

Selon le type de collision

89 % des personnes tuées ou blessées dans les accidents impliquant un cycliste sont des cyclistes.

Parmi les cyclistes tués ou blessés, deux tiers l'ont été contre un véhicule de tourisme et plus de la moitié résulte d'une collision par le côté.

Selon la temporalité

21 % 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. On dénombre 488 victimes cyclistes en moyenne les mois de juin, juillet et septembre, contre 291 en novembre, décembre et janvier.

Globalement, 60 % des cyclistes tués ou blessés effectuaient un trajet promenade/loisir ; cette proportion est de 45 % en novembre mais atteint 77 % en août.

Les scénarios types

Une étude¹ 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.

Le port du casque permet de diviser 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).

En France le port du casque progresse : les observations 2019 dans certaines grandes agglomérations² relèvent que 26 % des cyclistes portaient un casque les jours ouvrés (+9 points par rapport à 2016) et 36 % le week-end (+8 points).

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 2019

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés

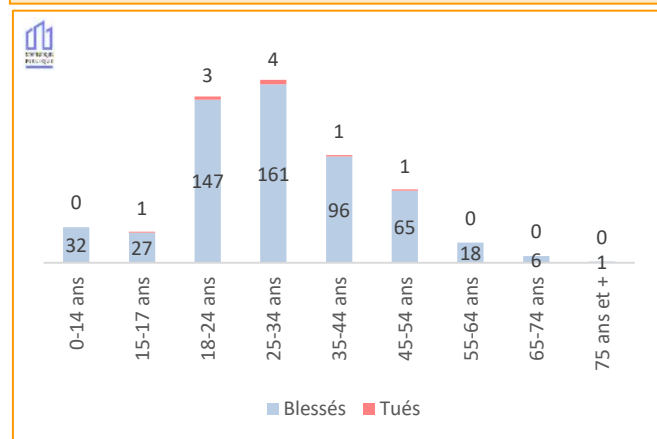
Parmi les 10 usagers d'EDP motorisé tués en 2019, 9 sont des hommes.

7 usagers tués et 57 % des blessés ont entre 18 et 35 ans.

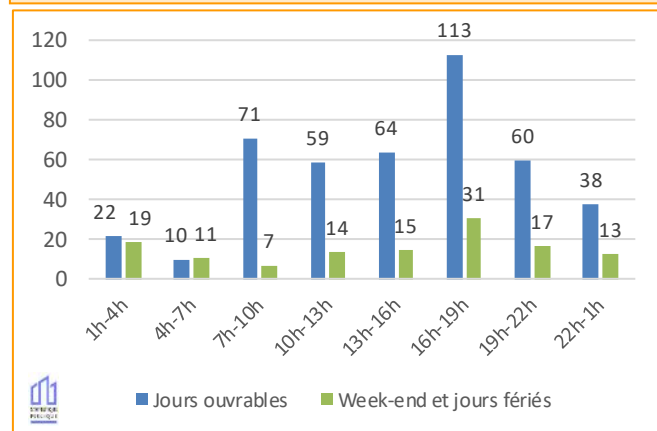
Accidents	Tués usagers d'EDP motorisé	Blessés usagers d'EDP motorisé	T/100 Blessés*
630	10	554	2

* Nombre d'usagers d'EDP motorisé tués pour 100 blessés.

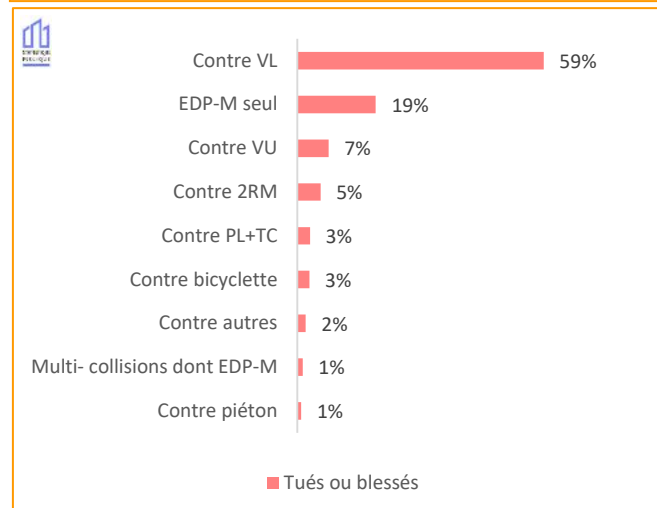
Nombre d'usagers d'EDP motorisés tués et blessés selon l'âge



Nombre d'usagers d'EDP motorisés tués ou blessés selon l'heure et le type de jour



Répartition d'usagers d'EDP motorisés tués ou blessés selon le type de collision



En 2019, 630 accidents corporels ont impliqué un usager d'Engin Personnel de Déplacement motorisé (EDPm). Ces accidents ont provoqué la mort de 10 usagers d'EDPm et fait 554 blessés.

Nous ne disposons pas de données sur les années antérieures du fait du caractère récent de la généralisation des EDPm.

Selon l'âge et le sexe

En 2019, 9 des 10 usagers d'EDP motorisé tués et 70 % des blessés sont des hommes.

La classe d'âge des 18-24 ans représente 3 tués et 27 % des blessés, et celle des 25-34 ans représente 4 tués et 29 % des blessés. A l'inverse, les plus de 55 ans représentent moins de 5 % des blessés et aucun usager tué.

Selon le milieu routier

Avec seulement 1 usager d'EDP motorisé tué, 6 blessés sur route hors agglomération et 1 blessé sur autoroute, **les accidents d'EDP motorisés se concentrent en agglomération**. Les métropoles du Grand Paris et de Lyon regroupent à elles-seules la moitié des usagers d'EDP motorisé tués et 70 % des blessés.

Les usagers d'EDP motorisés sont principalement tués et blessés sur chaussée, avec 7 tués et 85 % des blessés. On dénombre également 2 tués et 3 % des blessés sur trottoirs ainsi que 9 % de blessés sur pistes cyclables.

Selon le jour et la nuit

La temporalité des accidents est singulièrement différente pour les tués et pour les blessés : **la période 20h-7h concentre tous les usagers d'EDP motorisés tués** (dont 6 avec éclairage public allumé) mais seulement 26 % des blessés, dont 75 % ayant entre 18 et 35 ans.

Par ailleurs, 7 usagers tués sur 10 et 82 % des blessés l'ont été dans des conditions atmosphériques normales.

Equipements de sécurité

Parmi les 10 usagers d'EDP motorisés tués, **8 ne portaient pas de casque, comme 71 % des blessés**.

Collisions

3 usagers d'EDP motorisés tués et 59 % des blessés l'ont été contre un véhicule de tourisme. Il y a également 4 usagers tués et 18 % des blessés dans un accident sans autre impliqué.

Dans les accidents impliquant des EDP motorisés on recense également 1 piéton tué, ainsi que 122 blessés non usagers d'EDP motorisé (dont 72 blessés piéton, 25 usagers de 2RM, 18 cyclistes et 6 automobilistes).

Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes

35 % des conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l.

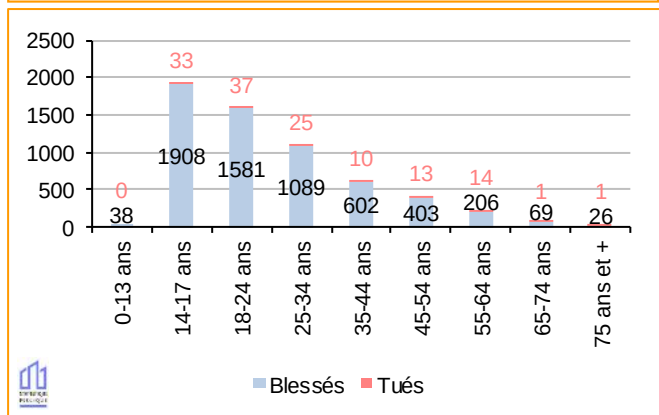
32 % des cyclomotoristes tués ont entre 14 et 17 ans.

Accidents	Tués cyclomotoristes	Blessés cyclomotoristes	T/100 Blessés *
6 047	134	5 927	2
Évolution annuelle moyenne du nombre de cyclomotoristes tués entre... **			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
0,8 %	- 6,6 %	- 6,0 %	

* Nombre de cyclomotoristes tués pour 100 blessés (B)

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de cyclomotoristes tués a baissé en moyenne de -6,6 % par an.

Nombre de cyclomotoristes tués et blessés selon l'âge



En 2019, 134 cyclomotoristes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée inférieure à 50 cm³) ont été tués, soit 4,1 % de la mortalité routière. Ce sont à 93 % des hommes alors que ces derniers représentent 70 % des utilisateurs¹. Sur les 134 cyclomotoristes tués, 126 étaient conducteurs et 8 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 2019, cette baisse est de - 7 % en moyenne par an. Cette baisse est 3 fois plus forte que pour les autres usagers (- 2,0 % par an en moyenne).

Exposition au risque

Le risque d'être tué ramené aux kilomètres parcourus est estimé 17 fois supérieur pour un conducteur de cyclomoteur que pour un conducteur de voiture².

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 33 tués et 1 908 blessés, ils **représentent 32 % des cyclomotoristes victimes**, pour 31 % des utilisateurs de cyclomoteur¹. Les 18-24 ans représentent 28 % des cyclomotoristes tués (23 % en 2010) ; ceux de 14-17 ans en représentent 25 % (31 % en 2010).

Selon le milieu routier

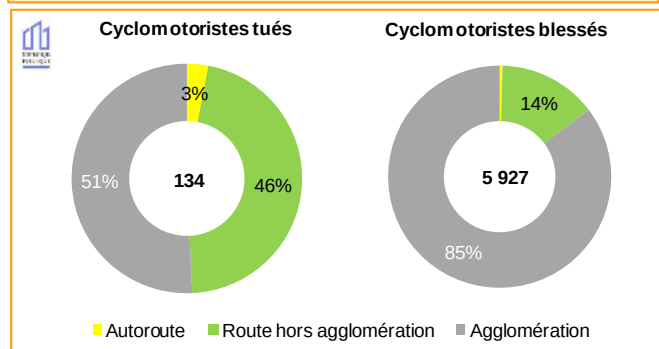
Avec 7,5 décès pour 100 accidents corporels, les accidents de cyclomoteurs sont 6 fois plus souvent mortels hors agglomération qu'en agglomération (1,3). Les voiries en agglomération concentrent la moitié des cyclomotoristes tués. La moitié des accidents de cyclomoteurs en agglomération se produit en intersection contre 32 % hors agglomération.

Alcool

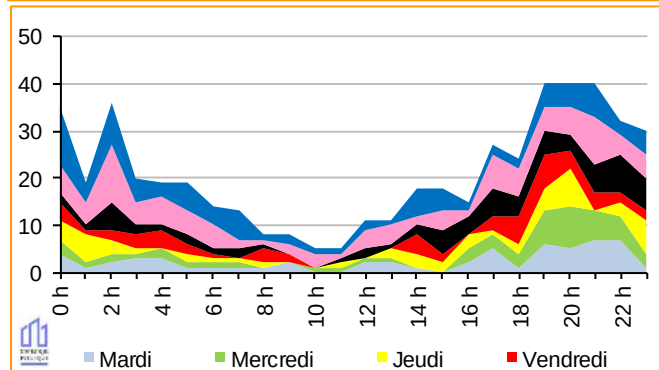
Les cyclomotoristes sont particulièrement concernés par le facteur « alcool » : 35 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l, contre 19 % pour les autres conducteurs. Lorsque le conducteur de cyclomoteur est positif à l'alcool dans un accident corporel, le taux est supérieur à 0,8 g/l dans 91 % des cas.

Dans 41 % des cas, les conducteurs cyclomotoristes alcoolisés tués circulent un samedi ou un dimanche, et dans 71 % des cas leur décès est survenu entre 17 h et 4 h. Inversement, très peu de ces décès sont survenus en fin de matinée.

Répartition des personnes tuées et des blessés selon le milieu routier



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



¹ Enquête Parc Auto 2019, Volume 2RM, KANTAR, juin 2019.

² Calcul fondé sur les estimations de parcours issues de l'enquête Parc Auto Volume 2RM 2019.

Les deux-roues motorisés : les motocyclistes

73 % des motocyclistes sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués.

39 % des motocyclistes tués le sont sans implication d'un tiers.

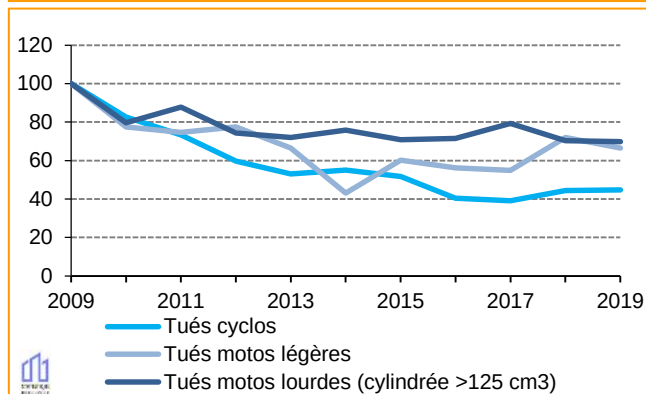
41 % des motocyclistes tués ont entre 18 et 34 ans.

Accidents	Tués motocyclistes	Blessés motocyclistes	T/100 Blessés*
13 213	615	12 952	5
Évolution annuelle moyenne du nombre de motocyclistes tués entre... **			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
- 1,9 %	- 1,5 %	- 2,9 %	

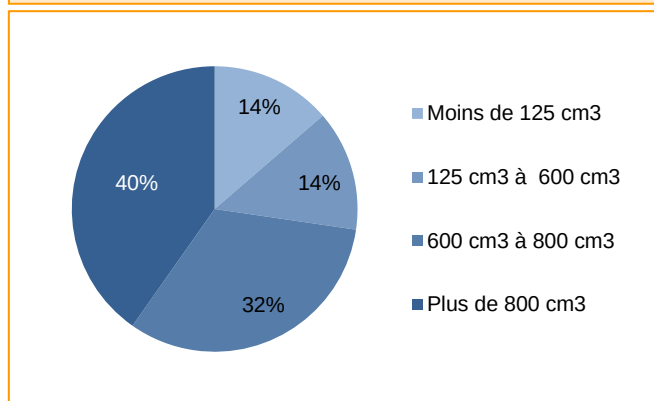
* Nombre de motocyclistes tués pour 100 blessés

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de motocyclistes tués a diminué en moyenne de - 1,5 % par an.

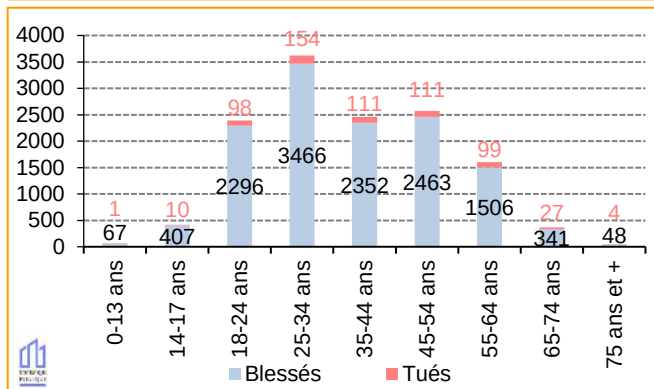
Évolution du nombre d'usagers tués par an selon le type d'engin utilisé (base 100 en 2009).



Personnes tuées en motocyclette selon la cylindrée



Nombre de motocyclistes tués et blessés selon l'âge



Avec 615 personnes tuées en 2019, les motocyclistes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm³) représentent 19 % de la mortalité routière. La mortalité motocycliste a diminué de - 1,9 % (- 12 décès) par rapport à 2018, et reste équivalente à celle observée entre 2015 et 2017. Un accident corporel sur quatre implique 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 2019, la baisse est de - 1,5 % par an en moyenne (- 13 % au total) ; elle est moins forte que celle de l'ensemble des usagers (- 19 % au total).**

Estimation du risque¹

En 2019, 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 24 pour un conducteur de moto lourde (>125 cm³).

Les motos constituent 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 (>125 cm³) parcourent annuellement plus de km que les motos légères : de l'ordre de 4 600 contre 3 300 en moyenne.

Selon le type de motocyclette

Les usagers de scooters de plus de 50 cm³ représentent 12 % de la mortalité des motocyclistes. Au-delà, **la mortalité augmente avec la cylindrée** : les usagers d'engins de plus de 800 cm³ représentent 40 % des motocyclistes tués² ; on observe le même résultat pour les accidents sans tiers. Les accidents sont plus graves lorsqu'ils concernent les engins lourds (>125 cm³) : 6 décès pour 100 blessés, contre 2 tués pour 100 blessés pour les engins légers).

Entre 2010 et 2019, la mortalité baisse de - 14 % pour les motos de moins de 125 cm³ (- 24 décès pour les motocyclettes et + 8 décès pour les scooters) et de **- 12 % pour les motos de plus de 125 cm³** (- 93 décès pour les motocyclettes et + 10 décès pour les scooters).

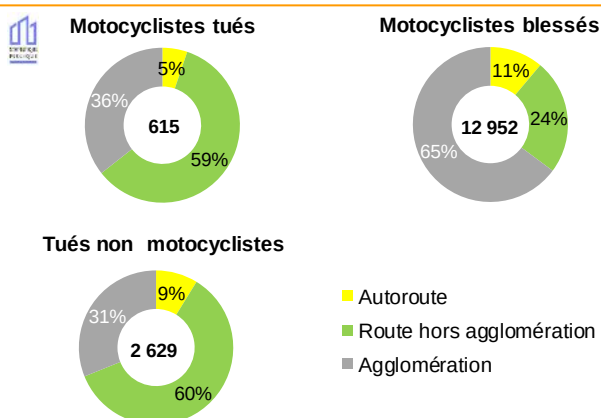
Selon l'âge

La tranche d'âge 18-34 ans est la plus touchée : elle représente 20 % de la population, mais 41 % des motocyclistes tués et 45 % des blessés. Alors que le nombre de victimes total a baissé de - 23 % pour les 18-54 ans entre 2010 et 2019, il a été multiplié par 1,8 pour les 55-64 ans, et jusqu'à 2,7 pour les 65-74 ans sur la même période.

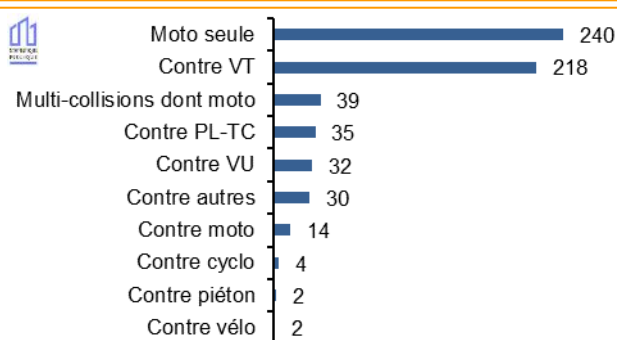
¹ Calculs fondés sur les estimations de parcours issues de l'enquête Parc Auto 2019, Volume Deux-roues motorisés, KANTAR, juin 2019.

² Chiffres fondés sur les 18 % de motocyclistes tués pour lesquels le code CNIT de véhicule est exploitable.

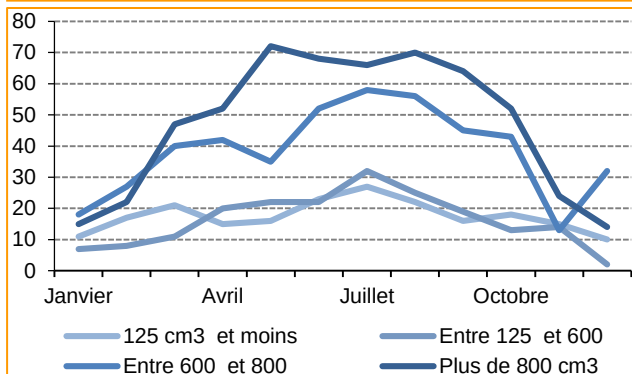
Répartition des motocyclistes tués et blessés selon le milieu



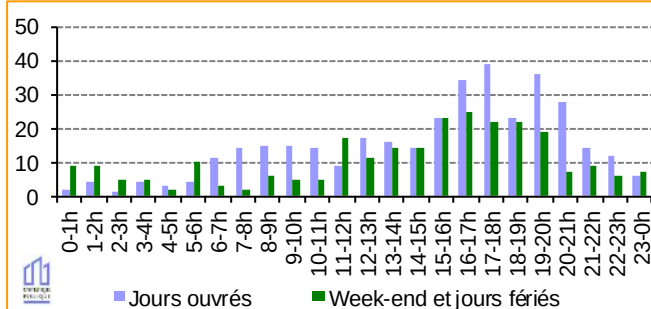
Nombre de motocyclistes tués selon le type de collision



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 (219 tués, soit 36 %) que les automobilistes (17 %). Cette proportion est plus élevée pour les motos légères (53 %) que pour les motos de plus de 125 cm³ (32 %). En agglomération, les motocyclistes tués le sont dans 32 % des cas en intersection.

Hors agglomération, les motocyclistes décèdent en courbe dans 49 % des cas où l'information relative au tracé est connue. 32 motocyclistes ont été tués sur autoroute, 19 de moins qu'en 2018.

Selon les types de collision

En 2019, les accidents impliquant une motocyclette ont occasionné le décès de 26 personnes non motocyclistes, dont 14 piétons. **39 % des motocyclistes ont été tués dans un accident sans collision avec un tiers** (53 % pour les automobilistes) et 35 % à la suite d'une collision avec un véhicule de tourisme.

53 motocyclistes (9 %) ont été tués alors que leur véhicule a heurté un arbre ou un poteau et 44 (7 %) une glissière.

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. Le non-port du casque concerne 23 motocyclistes tués (4 %), dont 1 passager.

Selon le mois, le jour et la nuit

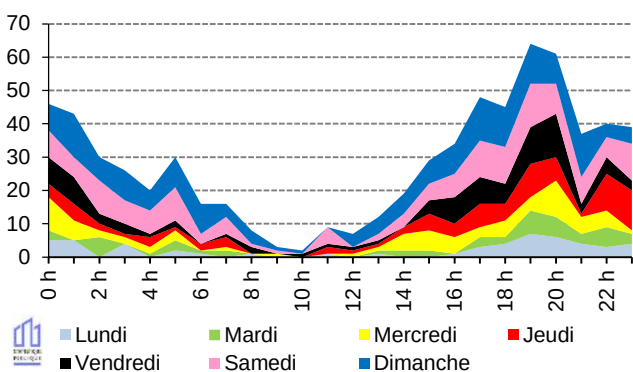
La mortalité motocycliste présente une saisonnalité marquée : elle chute en hiver pour reprendre avec les beaux jours. **Plus la cylindrée est élevée, plus la saisonnalité est marquée**, car l'utilisation des motocyclettes dépend de la météo. En 2019, 402 motocyclistes ont été tués lors des six mois d'avril à septembre, soit 65 % du nombre de tués sur l'année. Ce pourcentage est similaire au pourcentage moyen des années 2014-2018 (68 %). Les motocyclistes représentent 24 % de la mortalité de ces six mois, contre 14 % sur le reste de l'année.

42 % des motocyclistes tués le sont le week-end ou un jour férié, dont les trois-quarts sur un trajet de loisir. On observe un pic de mortalité entre 16h et 21h (très majoritairement en trajet promenade/loisirs les jours non ouvrés). Lorsque le type de trajet est connu, 72 % des conducteurs de moto sont accidentés sur un trajet de loisir et 19 % sur un trajet domicile-travail.

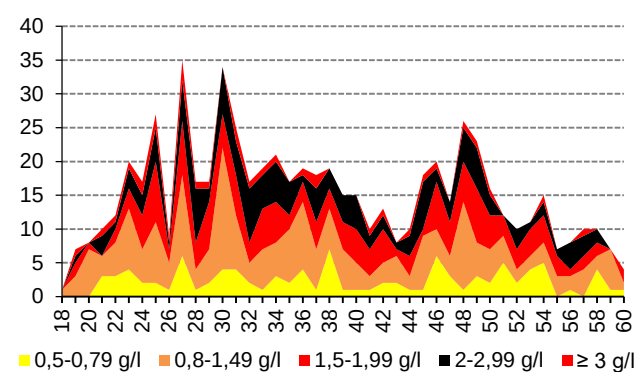
Selon l'ancienneté du permis

En 2019, 18 % des conducteurs de motos tués sont des novices, pour un ratio de 14 % 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. 37 % des motocyclistes novices tués le sont le week-end ou un jour férié sur un trajet de loisir.

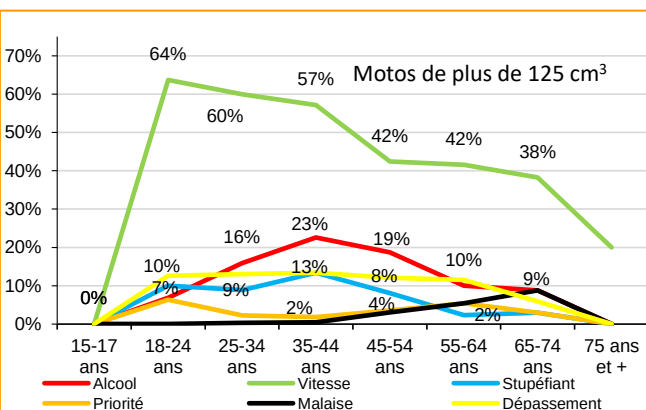
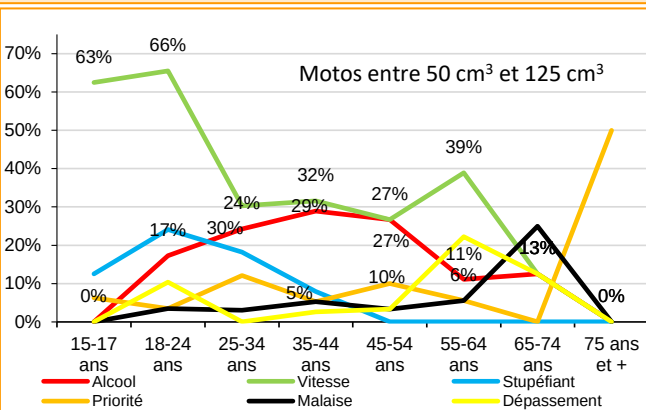
Nombre de conducteurs de motocyclettes positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'heure et le jour



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 (APAM) sur les 3 ans 2017-2019



Selon l'alcoolémie

En 2019, **25 % 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 121 conducteurs (28 de plus qu'en 2018). Cette part est similaire à celle des automobilistes (22 %). Parmi ces 121 motocyclistes alcoolisés, 110 dépassent le taux délictuel (0,8 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 7 %. Les conducteurs de moto positifs à l'alcool impliqués dans ces accidents corporels le sont à 47 % le week-end et à 66 % entre 17 h et 3 h.

La vitesse

La **cause vitesse excessive ou inadaptée** est très souvent recensée chez les motocyclistes auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) : surtout chez les 15-24 ans pour les engins entre 50 cm³ et 125 cm³ (63 % à 66 % des cas) et avec une inflexion moins marquée avec l'âge pour les engins de plus de 125 cm³ (de 64 % à 38 % des cas). C'est plus que chez les APAM conducteurs de véhicules de tourisme¹. Les dépassements constituent un facteur important pour les engins de plus de 125 cm³.

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.

Responsabilité présumée

En 2019, **73 % des motocyclistes sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués**. Quand l'autre usager est à l'origine du conflit, l'analyse des procès-verbaux d'accidents corporels² révèle que dans 63 % des cas, ce dernier ne détecte pas la moto. **39 % des motocyclistes (soit 240) se sont tués à moto sans collision avec un tiers** (+ 29 tués par rapport à 2018).

Le différentiel de vitesse entre les véhicules est souvent à l'origine des accidents. En cas de freinage d'urgence, une moto parcourt 3 m de plus qu'un véhicule de tourisme à 50 km/h et 7,5 m à 90 km/h³.

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 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.

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

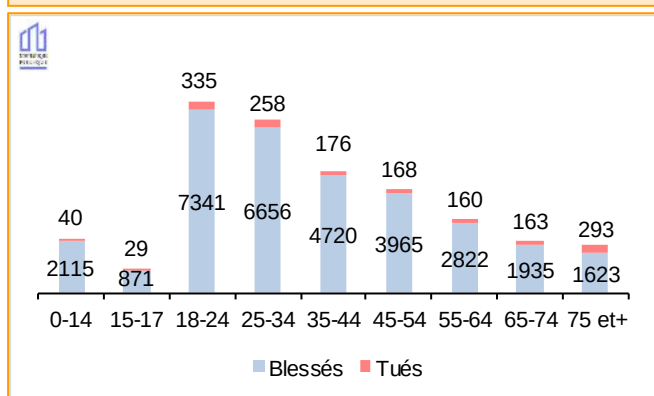
Les 1 622 automobilistes tués en métropole en 2019 l'ont été trois fois sur quatre hors agglomération. Dans la moitié des cas c'était dans un accident sans tiers et pour 22% des conducteurs impliqués le taux d'alcool était supérieur au seuil autorisé.

Accidents	Tués automobilistes	Blessés automobilistes	T/100 Blessés *
42 756	1 622	32 075	5
Évolution annuelle moyenne du nombre d'automobilistes tués entre... **			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
- 0,9 %	- 2,9 %	- 8,9 %	

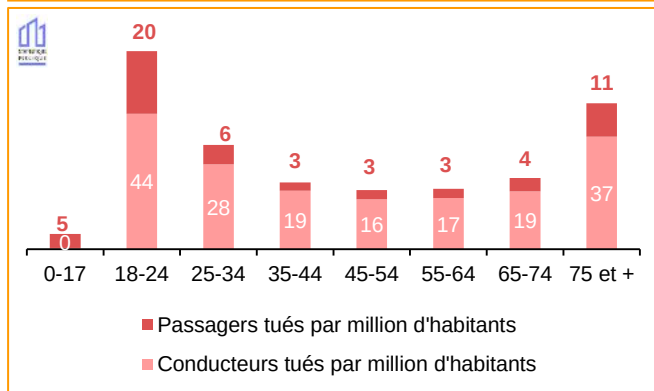
* Nombre d'automobilistes tués pour 100 blessés (B)

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'automobilistes tués a baissé en moyenne de -2,9 % par an.

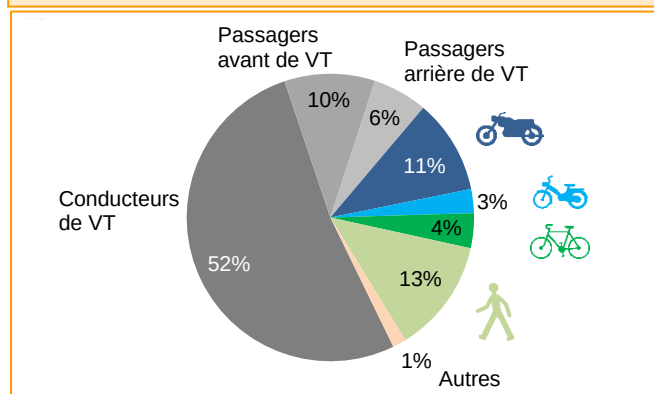
Nombre d'automobilistes (conducteurs et passagers) tués et blessés selon la classe d'âge



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 2019, le nombre d'automobilistes (conducteurs et passagers) tués dans un accident de la circulation a diminué de - 0,9 % par rapport à 2018, pour atteindre 1 622 personnes tuées, soit la moitié de la mortalité routière. Avec 5 automobilistes tués pour 100 blessés, le ratio est le même que pour l'ensemble des usagers.

Entre 2010 et 2019, le nombre d'automobilistes tués sur la route a régressé de - 23,4 % (- 2,9 % par an en moyenne). Entre 2000 et 2010, le nombre d'automobilistes tués avait diminué de - 60 % (- 8,9 % par an en moyenne).

Exposition au risque

En 2019, la circulation des véhicules de tourisme a baissé de - 0,2 % et le parc immatriculé en France est resté stable. La progression du parc est de + 5,9 % depuis 2012¹. Sur l'année 2019, un véhicule de tourisme immatriculé en France a parcouru en moyenne 12 223 km. La circulation totale des véhicules de tourisme est estimée à 485,7 milliards de km parcourus, soit 78 % du trafic motorisé.

En 2019, les véhicules de tourisme représentent 60 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels.

Selon l'âge

En 2019, 21 % des automobilistes tués ont entre 18 et 24 ans alors qu'ils ne représentent que 8 % de la population. On dénombre 335 jeunes tués sur l'année, nombre en hausse de 7 % entre 2018 et 2019 et en baisse de - 37 % depuis 2010, soit mieux que l'ensemble des automobilistes avec - 23 % de baisse depuis 2010. Les conducteurs et passagers de 18-24 ans sont surreprésentés avec 64 tués par million d'habitants.

En 2019, 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 456 seniors tués (nombre en baisse de - 0,4 % entre 2018 et 2019 et en hausse de + 14 % depuis 2010).

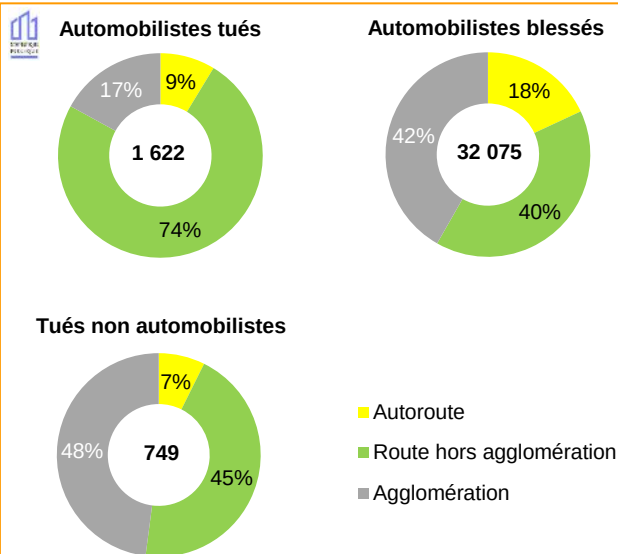
Usagers impliqués

Trois quarts des 1 622 automobilistes tués sont des conducteurs (1 234) et un quart sont des passagers (388). Parmi ces passagers, 16 % a moins de 18 ans et 27 % a entre 18 et 24 ans. Entre 2010 et 2019, la mortalité des passagers a davantage diminué que celle des conducteurs avec respectivement - 31 % et - 21 %.

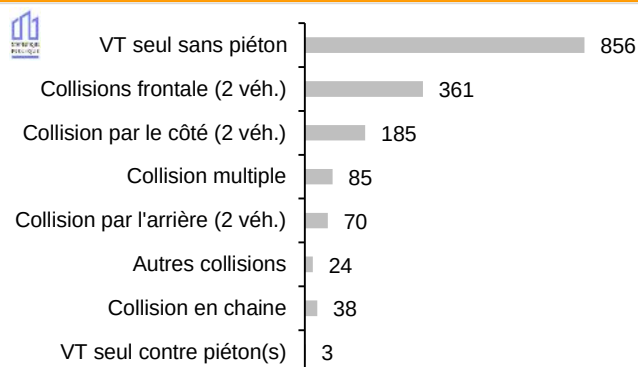
Dans les accidents impliquant un VT, aux 1 622 automobilistes tués s'ajoutent **749 usagers tués non automobilistes** (soit 32 % de la mortalité dans ces accidents et 23 % de la mortalité routière totale). Parmi ces usagers, **41 % sont des piétons**, tués majoritairement en agglomération, et **34 % sont des motocyclistes**, tués majoritairement hors agglomération.

¹ Les comptes des transports en 2019, CGDD/SDES, 2020.

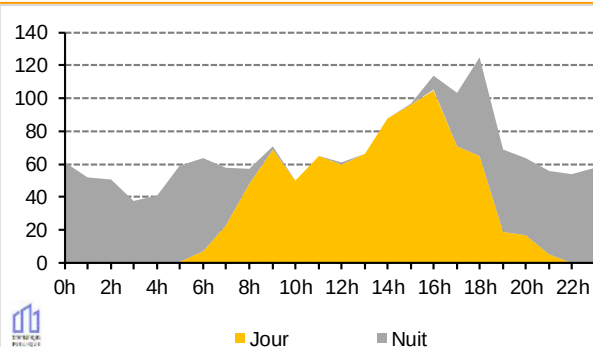
Répartition des personnes tuées et blessées selon le milieu routier dans les accidents avec VT



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 : - 15 % en 2016, + 15 % en 2017, - 20 % en 2018 et + 7 % en 2019 pour s'établir à 141 automobilistes tués.

En agglomération, 276 automobilistes ont été tués en 2019. C'est le même chiffre qu'en 2018, conduisant à une baisse de - 4 % entre 2010 et 2019.

Avec 1 205 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 - 2 % par rapport à 2018 et de - 28 % depuis 2010. Ce chiffre consolide le bon résultat 2018 en partie lié à la baisse des vitesses pratiquées à partir du 1^{er} 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 entre 2018 et 2019 est en hausse de + 7,8 % sur les autoroutes pour atteindre 5 794 blessés, en baisse de - 1,7 % dans les agglomérations pour atteindre 13 389 blessés et stable à - 0,2 % sur les routes hors agglomération pour atteindre 12 892 blessés.

Selon le type de collision et les obstacles heurtés

La moitié des automobilistes tués (856) décède dans un accident sans tiers, avec une gravité de 11 automobilistes tués pour 100 blessés.

Un cinquième des automobilistes tués (361) décède lors d'une collision frontale, avec une gravité de 7 automobilistes tués pour 100 blessés.

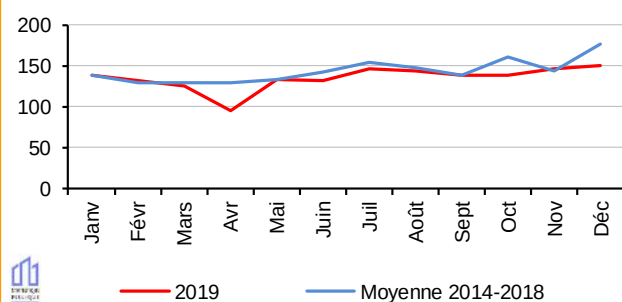
Parmi les 1 622 automobilistes décédés en 2019, 766 ont été tués alors que leur véhicule a percuté un obstacle fixe, hors glissière, au cours de l'accident (soit une gravité de 11 automobilistes tués pour 100 blessés), dont 276 (36 %) contre un arbre, et 144 (19 %) dans un fossé ou contre un talus.

Selon le jour et la nuit

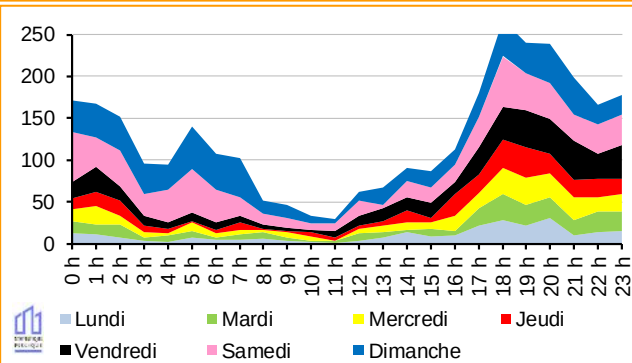
Dans 47 % des cas, la mortalité des automobilistes intervient de nuit, alors que le trafic nocturne est très inférieur au trafic de jour. Ainsi, 765 automobilistes ont été tués de nuit en 2019, dont 243 entre minuit et 5 heures du matin (soit 32 % des automobilistes tués de nuit).

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 4,5 de jour ; il y a moins de trafic et les vitesses pratiquées sont plus élevées. Le non-port de la ceinture par les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans les accidents est plus fréquent la nuit (6,4 %) que le jour (4,1 %).

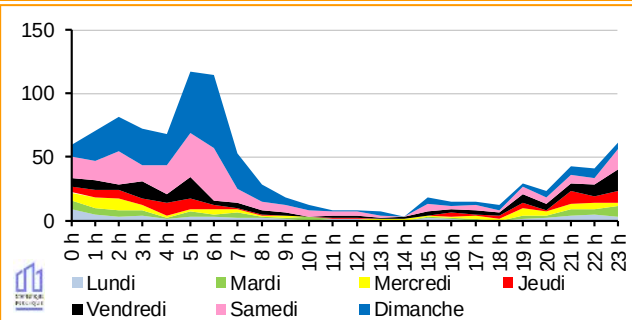
Nombre d'automobilistes tués selon le mois



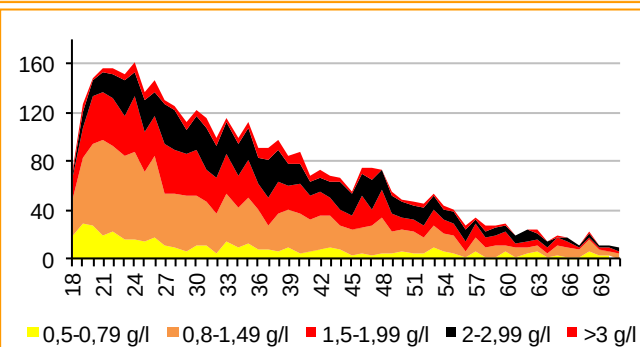
Nombre de conducteurs de VT de 25 ans et plus positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'heure et le jour



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 2019, les mois de plus forte mortalité pour les usagers de véhicule de tourisme sont juillet, novembre et décembre, alors que sur la période 2014-2018, ce sont juillet, octobre et décembre.

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

Conducteurs novices

En 2019, les conducteurs novices¹ représentent 13 % des conducteurs de véhicule de tourisme impliqués dans un accident corporel. 381 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 2019, 173 conducteurs de véhicule de tourisme tués ont moins de deux ans de permis, soit 15 % des conducteurs tués. Parmi ces 173 conducteurs novices tués, 65 % ont entre 18 et 24 ans et 56 % ont moins d'un an de permis.

Alcool

En 2019, pour l'ensemble des conducteurs de véhicule de tourisme impliqués dans un accident corporel et dont le taux d'alcool est connu, 9 % d'entre eux ont un taux supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang.

Pour les accidents mortels, cette part monte à 22 %. 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).** 38 % de ces conducteurs au taux délictuel ont entre 18 et 29 ans et 26 % entre 30 et 39 ans.

Les conducteurs alcoolisés de plus de 25 ans sont très impliqués entre 17 h et 1 h du lundi au samedi (44 %) et entre 1h et 7h le week-end (18 %), alors que ceux de 18 à 24 ans sont majoritairement impliqués dans des accidents intervenant entre 23 h et 9 h (74 %), plus particulièrement les week-ends.

Ceinture de sécurité

En 2019, 313 automobilistes tués ne portaient pas leur ceinture, soit 22 % des automobilistes tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC. Cette proportion est plus élevée pour les passagers arrière (42 %) que pour les passagers avant (21 %) et les conducteurs (21 %).

Parmi les occupants ceinturés impliqués dans un accident corporel, seuls 2 % sont tués alors que cette part est de 7 % parmi ceux dont la ceinture n'est pas 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 (14 % contre 4 %).

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 augmente de + 14,5 % en 2019 par rapport à 2018. Trois tués sur dix sont des occupants du véhicule utilitaire et 4 sur 10 sont des usagers vulnérables (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé).

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*
5 687	98	300	2 332	7 393	4,1

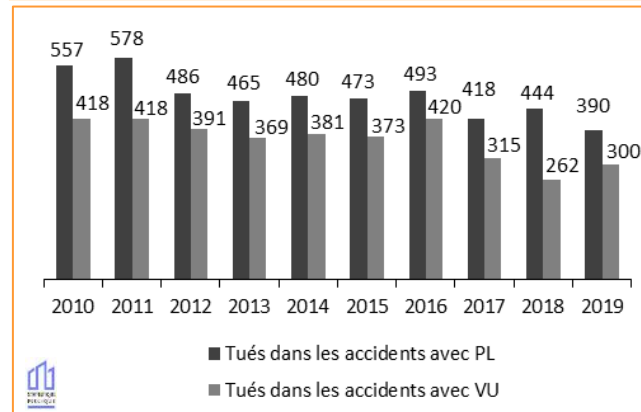
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019
+ 14,5 %	- 28,2 %

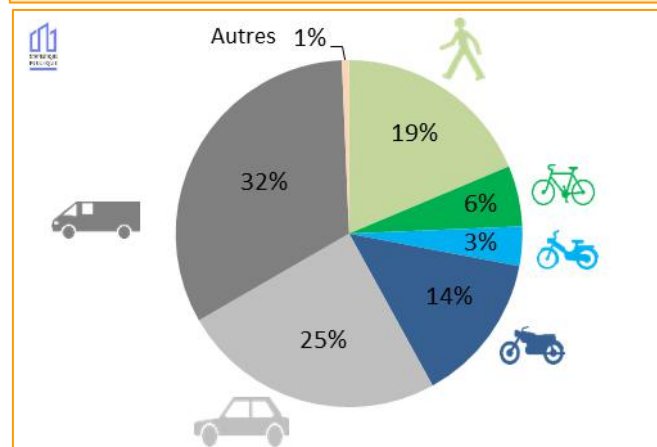
* Dans les accidents de VU : nombre de personnes tuées pour 100 blessés.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées dans les accidents de VU a diminué en moyenne de - 28,2 % 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 + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
Tués	56	17	11	42	74	98	2	300
Blessés	880	389	399	1 103	2 113	2 332	177	7 393

En 2019, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU) est de **300 tués (dont 202 hors du VU)**, soit 9 % de la mortalité routière. La mortalité dans les accidents impliquant un VU est en hausse de + 14,5 % par rapport à 2018 alors que le nombre d'accidents de VU augmente de + 2,4 %.

Depuis 2010, le nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un VU a diminué de - 28,2 % (- 18,7 % pour la mortalité générale).

Le nombre de blessés dans les accidents impliquant un VU est de 7 393, soit un ratio de 4,1 personnes tuées pour 100 blessés (ce ratio étant de 4,6 pour l'ensemble des accidents).

Exposition au risque

Le parc et les parcours des véhicules utilitaires sont en augmentation¹ : entre 2012 et 2019, le parc a augmenté de + 10,1 % (avec notamment le doublement du parc roulant à l'hydrogène ou à l'électrique) et le nombre de kilomètres parcourus de + 9 %.

En 2019, 6,6 % des véhicules impliqués dans un accident corporel sont des VU, alors que ces véhicules effectuent 14 % des parcours en France.

Usagers impliqués

67 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en-dehors du VU. Parmi ces 202 personnes tuées, **62 % sont des usagers vulnérables** (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé) et 37 % des automobilistes. 60 % des conducteurs de VU impliqués dans des accidents mortels sont présumés responsables. Cette part est de 37 % pour les conducteurs de PL et de 68 % pour les automobilistes. 56 % des conducteurs de VU sont présumés responsables dans des accidents corporels avec piéton.

Parmi les 98 usagers de VU tués, 76 sont conducteurs et 22 sont passagers.

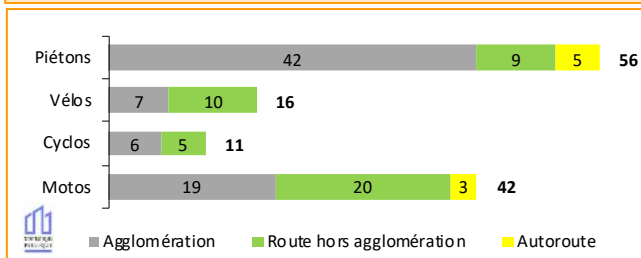
Selon le type de collision et les obstacles heurtés

La moitié des 98 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 (20 usagers de VU tués), un véhicule de tourisme (9) ou un autre VU (8).

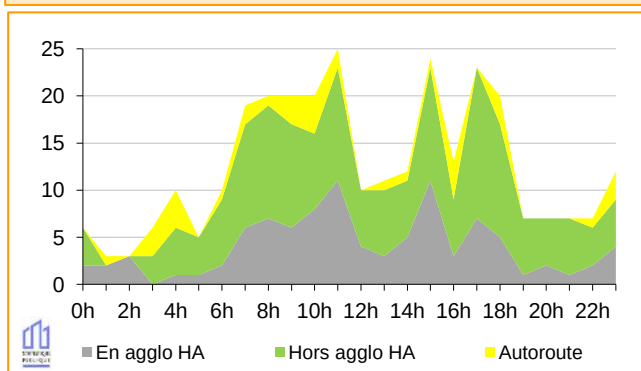
Parmi les 51 accidents mortels où seul un VU est impliqué, 20 surviennent avec un choc contre un arbre, 8 contre un fossé, un talus ou une paroi rocheuse, 7 contre une glissière béton ou métal et 5 contre un poteau.

¹ Les comptes des transports en 2019, CGDD/SDES, 2020

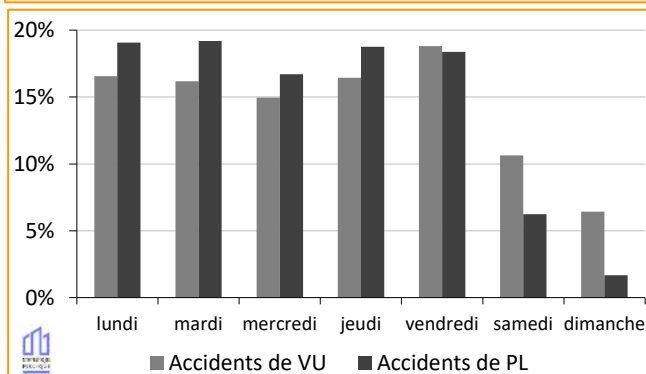
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de véhicules utilitaires selon le milieu



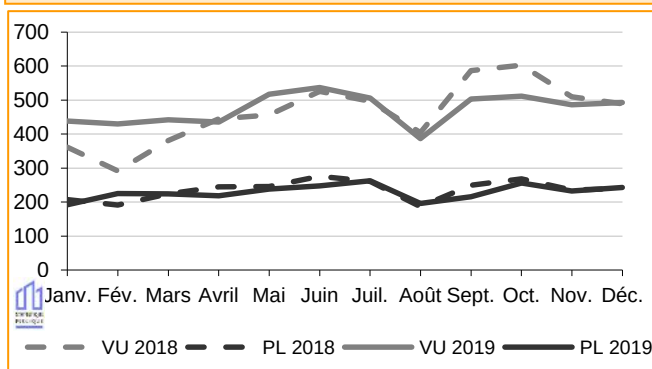
Nombre de personnes tuées dans les accidents de véhicules utilitaires selon l'heure et le milieu



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 : 56 % des personnes tuées le sont sur route hors agglomération. La part sur autoroute (12 %) est plus élevée que pour les accidents sans VU (8%).

Parmi les 98 usagers de VU tués, 69 le sont sur les routes hors agglomération, 11 en agglomération et 18 sur autoroute.

75% des piétons tués dans un accident impliquant un VU le sont en agglomération. Concernant les cyclistes, leur mortalité est plus équilibrée en agglomération et hors agglomération (respectivement 7 et 10 tués). La mortalité **des usagers de deux-roues motorisés est égale** sur les routes **hors agglomération** et sur les routes **en agglomération** (25 cas sur 53).

Heure, jour et mois

64 % des accidents mortels impliquant un VU sur routes hors agglomération le sont le jour ; ils sont 70 % en agglomération et 58 % sur autoroute.

83 % 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. Cette accidentalité est la plus élevée durant les mois de mai, juin, juillet, septembre et octobre ; elle est plus faible en août.

Usagers de véhicule utilitaire

Un quart des conducteurs de VU tués est dans la classe d'âge 18-24 ans alors que seuls 15 % des conducteurs de VU impliqués dans les accidents sont dans cette même classe d'âge.

Lorsque le motif du trajet est connu, 55 % des usagers de VU tués ou blessés dans un accident effectuent un trajet professionnel et 34 % effectuent un trajet de promenade / loisirs.

Conducteurs de véhicule utilitaire

Parmi les conducteurs de véhicule utilitaire impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le taux d'alcool est connu, 13 % présentent une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, contre 19 % 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, 13 % sont testés positifs ; pourcentage identique à celui de l'ensemble des conducteurs.

Les accidents impliquant un poids lourd

91 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un poids lourd (PL) ne sont 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 *
2 753	36	390	541	3 358	12

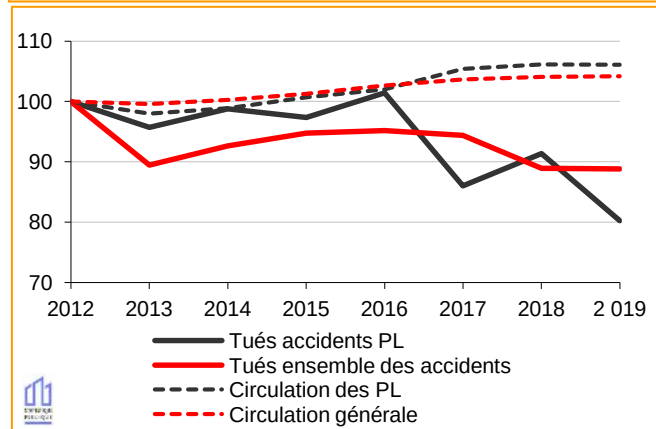
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un poids lourd entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010
- 12,2 %	- 3,9 %	- 6,3 %

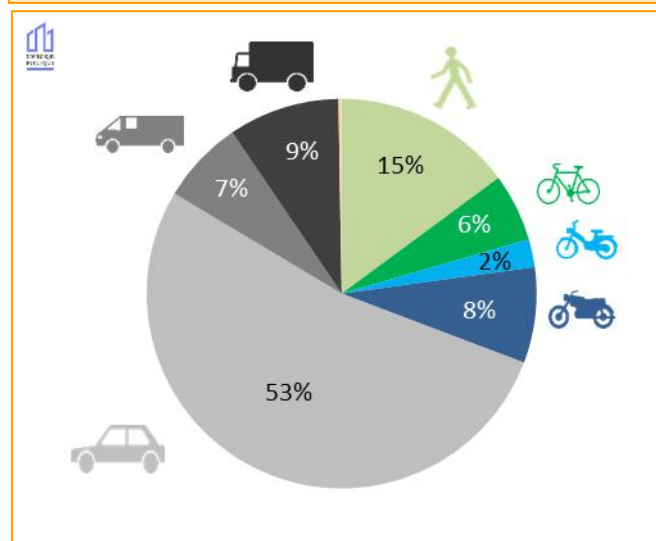
* Dans les accidents de PL : nombre de personnes tuées pour 100 blessés.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées dans les accidents de PL a diminué en moyenne de - 3,88 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées dans les accidents avec poids lourds, comparaison avec le trafic – base 100 en 2012.



Répartition des personnes tuées dans les accidents de poids lourds selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
Tués	58	22	9	31	206	27	36	0	1	390
Blessés	166	110	83	218	1 916	246	541	50	28	3 358

En 2019, 390 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un poids lourd (12 % de la mortalité routière) parmi lesquelles 354 personnes qui n'étaient pas usagers de PL. La mortalité dans les accidents impliquant un PL a diminué de - 12,2 % entre 2018 et 2019.

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 (- 3,9 % par an), légèrement supérieure à celle des accidents sans PL (- 2,2 % par an).

La gravité

Les accidents impliquant un PL sont **particulièrement graves** : ils sont mortels dans 13 % des cas contre 5 % pour les accidents sans PL.

Exposition au risque

Les PL représentent 3% des véhicules impliqués dans les accidents corporels, et 5,6 % des kilomètres parcourus en France¹.

Les PL étrangers sont sous-impliqués dans les accidents mortels : en 2019, ils réalisent 25,8 % des parcours PL en France, mais ils ne constituent que 18 % des PL impliqués dans les accidents mortels. 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 50 % sur autoroute (17 % pour les PL français) et 41 % sur les routes hors agglomération (60% pour les PL français).

Usagers impliqués

354 personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers de PL. Parmi celles-ci :

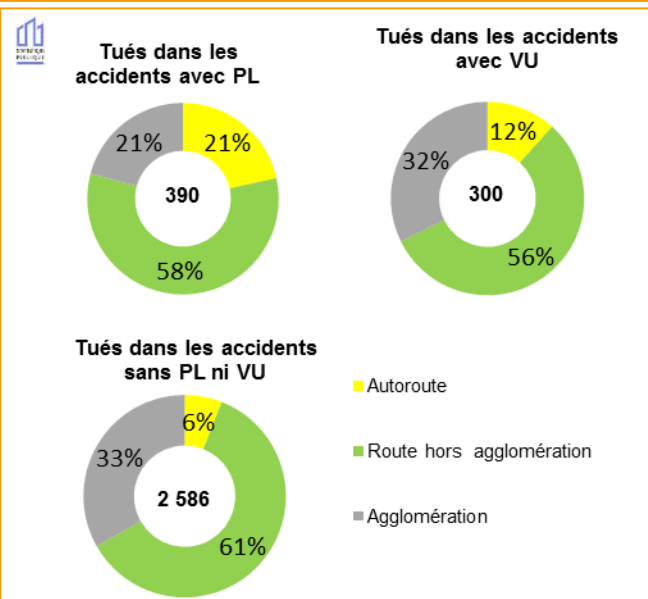
- la part d'automobilistes tués (58 %) est plus élevée que dans les accidents sans PL (50 %) ;
- les parts de piétons (16 %) et de cyclistes (6 %) sont similaires dans les accidents avec ou sans PL ;
- la part de motards (9 %) pour les accidents avec PL est plus faible (20 % des accidents sans PL).

Parmi les conducteurs ou passagers de PL tués ou blessés, 85 % ont entre 25 et 64 ans. Cette part est de 67 % chez les usagers de véhicules utilitaires et de 56 % 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.

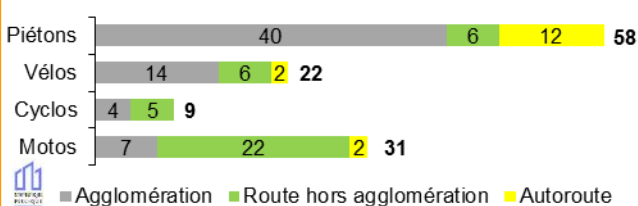
37 % des conducteurs de PL sont présumés responsables dans les accidents mortels les impliquant, soit beaucoup moins souvent que les autres conducteurs dans ces accidents (68 % pour les automobilistes, 73 % pour les motocyclistes et 60 % pour les conducteurs de VU).

¹ Les comptes des transports en 2019, CGDD/SDES, 2020.

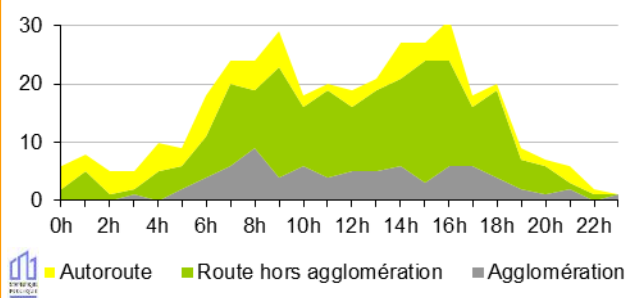
Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ou un VU selon le milieu routier



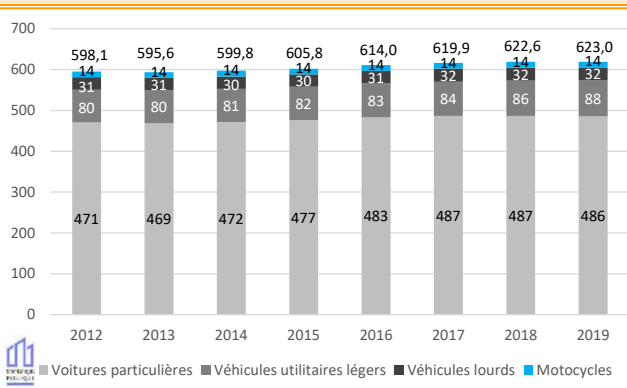
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de poids lourds selon le milieu routier



Nombre d'accidents mortels impliquant un PL selon l'heure et le milieu



Evolution de la circulation routière par type de véhicule (milliards de veh.km)



Source : SDDES, 2020.

Selon le milieu routier

Les accidents mortels impliquant un PL ou un VU interviennent le plus souvent sur **une route hors agglomération** (respectivement 58 % et 56 % des tués), comme les accidents sans PL ni VU. La part sur autoroutes est égale à celle en agglomération pour les accidents avec PL alors qu'elle est beaucoup plus faible pour les accidents avec VU et sans PL ni VU.

Les **piétons et cyclistes** tués dans un accident impliquant un PL le sont majoritairement **en agglomération** (respectivement 40 sur 58 et 14 sur 22). A contrario, la mortalité des **motocyclistes** a lieu majoritairement **hors agglomération** (22 cas sur 31).

Selon la catégorie de PL

Parmi les différents types de PL impliqués dans les accidents mortels, trois sont majoritaires :

- les poids lourds avec remorque (occasionnant 159 décès) ;
- les tracteurs routiers avec semi-remorque (139) ;
- les poids lourds de plus de 7,5 tonnes sans remorque (96).

Victimes usagers de poids lourds

Sur les 36 usagers de PL tués en 2019 :

- tous sont des hommes ;
- 33 sont conducteurs et 3 passagers ;
- 24 le sont dans des accidents sans tiers ;
- 18 le sont sur autoroute, 14 sur route hors agglomération et 4 en agglomération.

En 2019, parmi les 29 usagers de PL tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC, 20 portaient la ceinture, soit 69 %, contre 78 % 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 22 % 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 types¹

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 Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004, BEATT, avril 2007.

Les accidents impliquant un autocar

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*
155	23	287	8

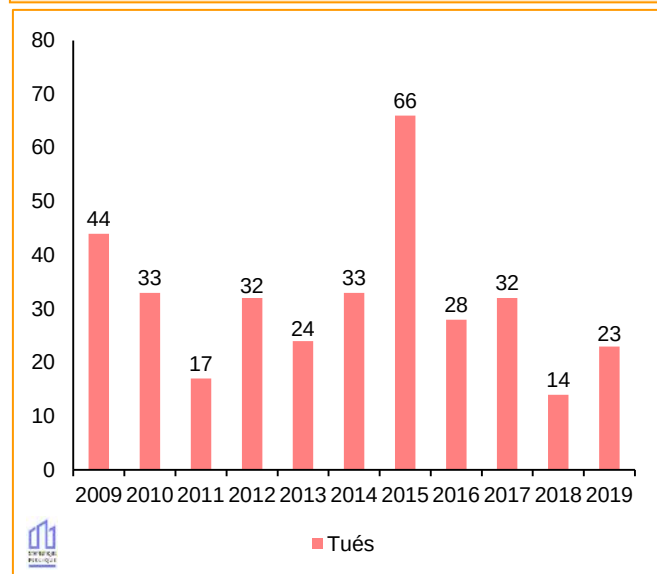
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués impliquant un autocar entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019
64,3 %	- 3,9 %

* Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un autocar pour 100 blessés.

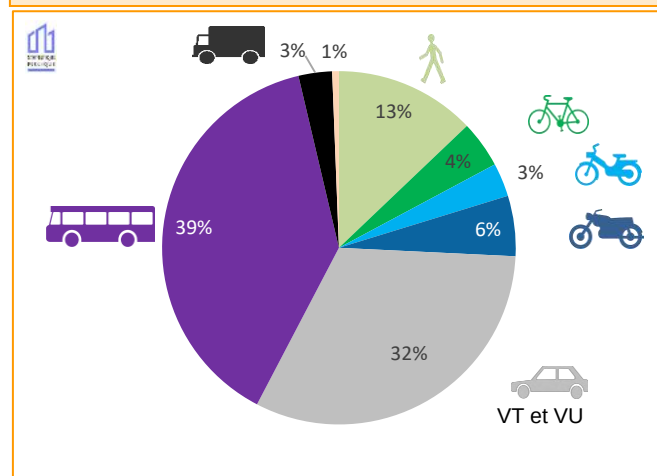
** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un autocar a diminué en moyenne de - 3,9 % par an.

Evolution du nombre de personnes tuées dans les accidents d'autocar



Sources : Fichier BAAC

Répartition des personnes tuées dans un accident d'autocar selon le mode de déplacement de 2015 à 2019



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT et VU	Autocar	PL	Autres	Total
Tués	21	7	5	9	52	63	5	1	163

En 2019, 155 accidents corporels ont impliqué un autocar¹, soit 0,3 % des accidents corporels. 23 personnes ont été tuées (+9 par rapport à 2018) : 6 automobilistes, 15 usagers vulnérables et 2 occupants d'autocars.

287 personnes ont été blessées : 148 occupants d'autocars (- 26 blessés par rapport à 2018), 51 usagers vulnérables, 74 automobilistes et 14 occupants d'un autre type de véhicule.

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents corporels est en baisse de - 28 %. Le nombre de tués a diminué de - 30,3% (soit - 3,9 % par an sur la période 2010-2019).

Selon le milieu, le mois, le jour de la semaine

51 % des accidents corporels d'autocar ont eu lieu en agglomération, ils ont provoqué 48 % des tués. Parmi les 22 accidents mortels de 2019, 10 ont eu lieu en agglomération, 10 hors agglomération et 2 sur autoroute.

La répartition mensuelle est fluctuante autour d'une moyenne de 13 accidents par mois, avec un pic de 17 accidents en mars et octobre et un creux de 8 accidents en février. 83 % 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 155 accidents d'autocar :

- **117 accidents (75 %)**, dont 13 mortels, **impliquent au moins un autre véhicule** (sans piéton) ; dans 47 % des cas, le véhicule tiers est un véhicule de tourisme ou utilitaire, dans 15 % des cas un deux-roues motorisé et dans 8 % un vélo ;
- 29 accidents (19 %) impliquent au moins un piéton ; parmi eux, 26 ont eu lieu en agglomération ;
- 9 accidents (6 %) impliquent un autocar sans tiers ni piéton.

Les usagers impliqués

61 % des personnes tuées sur la période 2015-2019, lors d'un accident impliquant un autocar, sont extérieures à ce véhicule. Parmi ces 100 tués :

- 51 sont des usagers de véhicules de tourisme ;
- 14 sont des usagers de deux-roues motorisés ;
- 21 sont des piétons ;
- 7 sont des cyclistes.

L'autocar est un mode de transport très sûr. Les autocars doivent être équipés de ceintures de sécurité homologuées (depuis le 01/01/2015), dont le port est obligatoire et, depuis le 01/09/2015 d'un EAD (éthylotest anti-démarrage).

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*
674	35	958	4

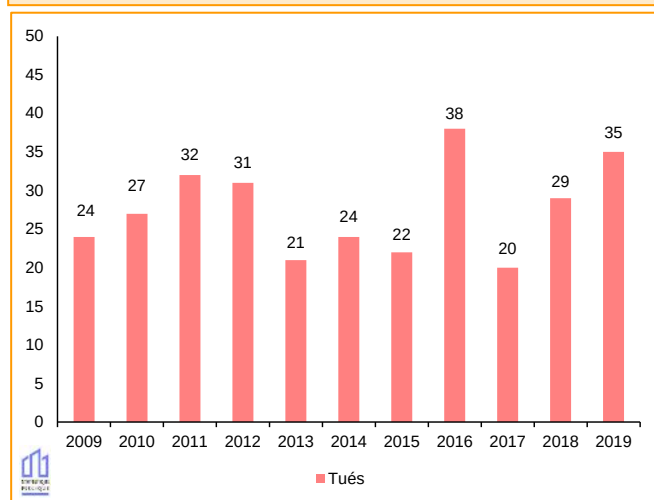
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués dans un accident impliquant un autobus entre...**

2018 et 2019	2010 et 2019
- 20,7 %	2,9 %

*Nombre de tués dans les accidents impliquant un autobus pour 100 blessés.

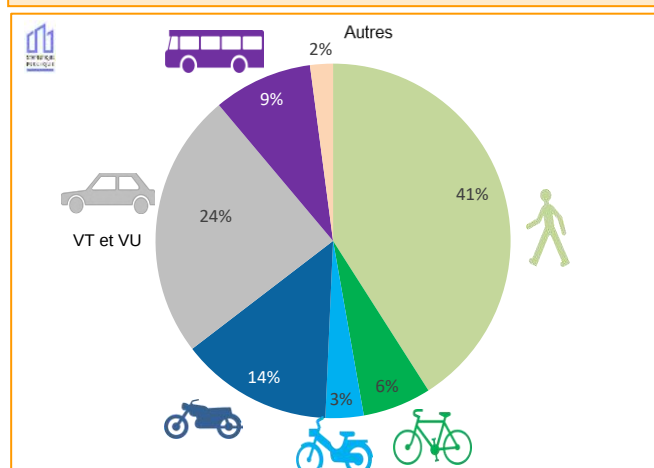
**Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un autobus a augmenté en moyenne de 2,9 % par an.

Evolution du nombre de tués dans les accidents d'autobus



Sources : fichier BAAC

Répartition des tués dans les accidents d'autobus selon le mode de déplacement entre 2015 et 2019



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT et VU	Autobus	PL	Autres	Total
Tués	59	9	5	20	35	13	0	3	144

En 2019, 674 accidents corporels ont impliqué un autobus¹, soit 1 % des accidents corporels. Parmi les 35 personnes tuées, 6 étaient des automobilistes, 25 des usagers vulnérables et 2 des occupants d'autobus.

En 2019, le nombre de victimes (personnes tuées et blessées) a connu une augmentation de 21 % par rapport à 2018. Depuis 2010, le nombre de tués a augmenté de 30 % avec une moyenne de 2,9 % par an.

Selon le milieu, le mois, l'heure

Les accidents corporels impliquant les autobus se produisent à 93 % en agglomération (99 % pour les accidents impliquant un bus et un piéton) et à 77 % de jour, ce qui est cohérent avec l'offre de desserte de ce mode de transport.

Juillet concentre le plus grand nombre d'accidents (79), février en présente le moins (33).

Les heures de pointe du trafic concentrent le plus d'accidents de bus.

Selon le type de collision

En 2019, parmi les 993 personnes victimes dans les accidents d'autobus, 39 % sont usagers de l'autobus, 22 % sont piétons, 20 % automobilistes ou occupants de véhicules utilitaires, 12 % usagers de deux-roues motorisés et 6 % cyclistes.

En agglomération, les piétons sont particulièrement représentés : dans les accidents impliquant un autobus, 72 % des victimes tuées hors du bus sont des piétons alors que les piétons ne représentent que 15 % des victimes pour l'ensemble des accidents en agglomération. Les motocyclistes sont, quant à eux, 8 % alors qu'ils représentent 19 % des victimes tuées d'accidents en agglomération.

La parité homme-femme est observée pour les piétons victimes dans un accident avec un autobus en agglomération (55 % d'hommes et 45 % de femmes), comme pour les piétons victimes dans l'ensemble des accidents en agglomération (50 % contre 50 %).

Les piétons victimes dans un accident avec un autobus sont heurtés sur le trottoir en agglomération dans 13 % des cas alors qu'ils se déplacent dans le même sens que l'autobus dans 10 % des cas. Ces pourcentages sont respectivement de 7 % et 5 % pour l'ensemble des accidents en agglomération.

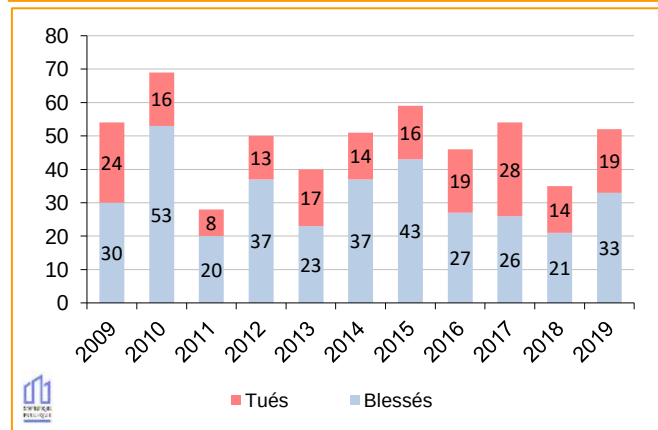
¹ Véhicules de transport en commun, urbains ou interurbains, conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération. Ils ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout.

Les accidents impliquant un train

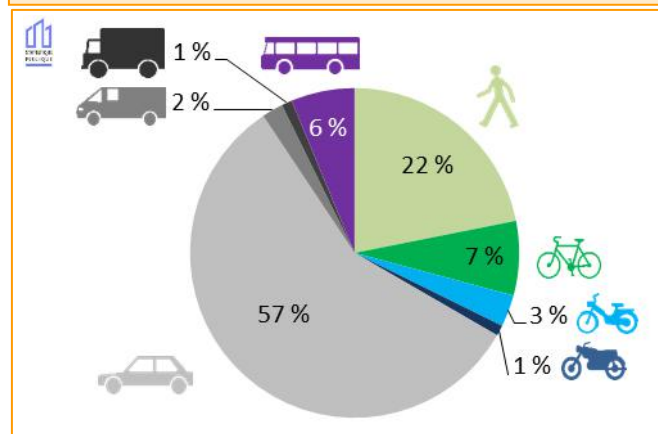
La moitié des accidents impliquant un train sont mortels.

Accidents impliquant un train	Tués dans un accident avec un train	Blessés dans un accident avec un train
32	19	33

Evolution du nombre de personnes tuées et blessées dans un accident avec un train

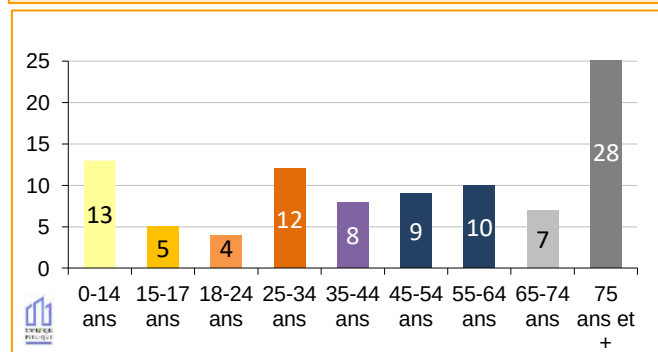


Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2015 et 2019 selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo+EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Total
Tués	21	7	3	1	55	2	1	6	96
Blessé	1	6	6	1	47	5	6	15	87

Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2015 et 2019 selon l'âge



Accident du 15 juillet à Avenay Val d'Or (51) :
Un train de voyageur entre en collision avec un VT : les occupants (1 adulte, 3 enfants) sont tués.

En 2019, 32 accidents impliquant un train ont été recensés dans le fichier BAAC. Ils sont particulièrement graves puisque parmi eux, 15 ont été mortels (soit la moitié, contre 5 % pour l'ensemble des accidents). Dans les accidents impliquant un train, 19 personnes ont été tuées et 33 ont été blessées.

Les automobilistes, les piétons et les usagers du train sont les victimes les plus fréquentes :

- 11 automobilistes tués (7 conducteurs et 4 passagers) et 10 blessés (8 conducteurs, 2 passagers) ;
- 7 piétons tués ;
- 17 usagers du train sont blessés (soit la moitié des blessés).

Les autres modes sont minoritaires :

- 1 cycliste tué et 3 blessés ;
- 1 conducteur de poids lourd blessé ;
- 1 cyclomotoriste blessé ;
- 1 chauffeur PL blessé.

Entre 2015 et 2019, 96 personnes ont été tuées dans les accidents impliquant un train : plus de la moitié sont automobilistes et un tiers sont des usagers vulnérables (21 piétons, 7 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 96 personnes tuées de 2015 à 2019, 28 avaient 75 ans ou plus (soit 29 %, contre 16 % pour l'ensemble des tués).
- parmi les 42 automobilistes conducteurs tués, 16 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 2019, parmi les 47 accidents qui se sont produits sur un passage à niveau (PN), 14 accidents n'impliquaient ni train ni tramway soit 2 fois plus en 2019 qu'en 2018.

Les passages à niveau en France¹

Parmi les 15 405 passages à niveau en France (voie ferrée et voie routière se croisent à niveau), 60 % sont équipés de dispositifs automatiques (feux ou barrières). 1 % sont sur RN, 31 % sur RD et 68 % sur voies communales. Au 21 novembre 2019, 153 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.

Les accidents propres au ferroviaire ne sont pas recensés dans le fichier BAAC (suicides, victimes en gare) : voir <https://securite-ferroviaire.fr/>

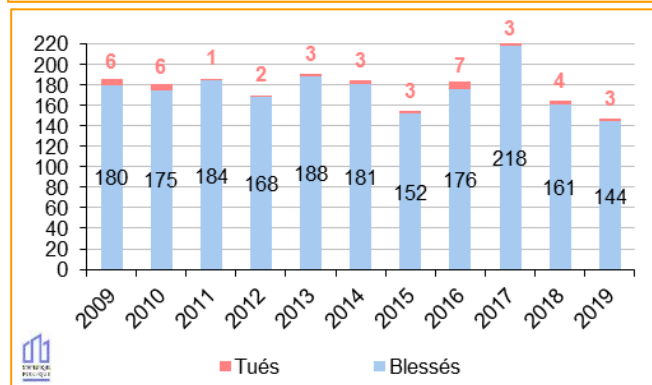
¹ www.securite-passageaniveau.fr
www.ecologique-solidaire.gouv.fr/passages-niveau

Les accidents impliquant un tramway

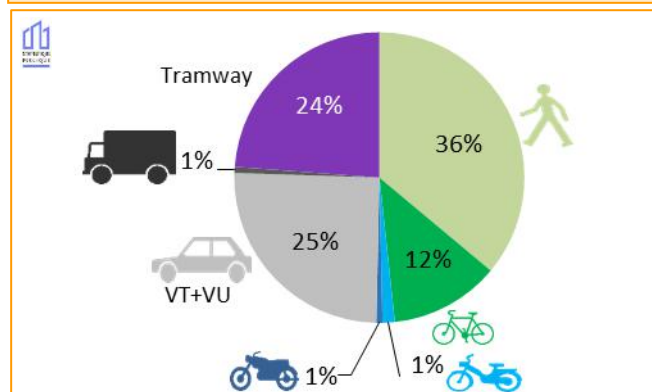
63% des victimes (tuées ou blessées hors tramway) sont des piétons ou des cyclistes.

Accidents impliquant un tramway	Tués dans un accident avec un tramway	Blessés dans un accident avec un tramway
115	3	144

Evolution du nombre de personnes tuées et blessées dans un accident avec un tramway

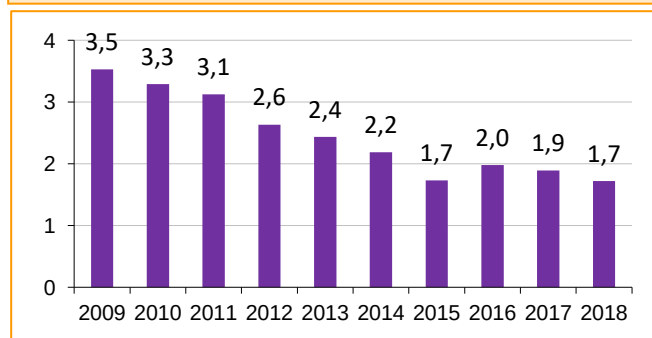


Nombre de victimes (tuées et blessées) dans un accident de tramway selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT et VU	Tram	PL
Tués	3	0	0	0	0	0	0
Blessés	50	18	2	1	37	35	1

Évolution du nombre d'accidents impliquant un tramway par million de kilomètres parcourus



Source : données STRMTG et BAAC

2019, une année riche en mises en service :

Réseaux d'Avignon et Caen, partie du T2 en tunnel à Nice, ligne D à Bordeaux, T6 à Lyon, 5 extensions de lignes (T4 Clichy-Montfermeil, 17 Genève-Annemasse, T3 Saint Etienne, T1 Asnières, A Grenoble).

En 2019, 115 accidents impliquant un tramway sont recensés dans le fichier BAAC. **Les 3 personnes tuées dans un accident avec un tramway sont des piétons** (1 homme âgé de 22 ans, 1 femme âgée de 87 ans et 1 homme âgé de 92 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 - 51 % entre 2009 et 2018. On compte 83 lignes de tramway en 2019 (44 en 2009) dans 31 agglomérations (19 en 2009)¹. En 2019, les 115 accidents de tramway se répartissent sur 25 départements, dont 16 avec 1 à 3 accidents sur l'année.

Selon le mode déplacement

Parmi les 147 victimes des accidents de tramway, 53 sont piétons (dont 3 piétons décédés), 36 automobilistes, un usager d'EDP motorisé et 17 cyclistes.

Parmi les **50 piétons blessés** dans les accidents impliquant un tramway, 30 ont entre 18 et 64 ans, 12 ont moins de 18 ans et 8 ont 65 ans ou plus.

10 des 18 cyclistes et EDPm blessés sont âgés de 18 à 34 ans.

29 des 35 blessés dans les tramways ont entre 18 et 64 ans.

L'influence des aménagements de tramway sur la sécurité

Le principal scénario² 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.

Le guide technique du STRMTG « Conception des bouts avant des tramways » recommande des critères géométriques pour le design du matériel roulant afin de permettre dans une collision de dévier un piéton et limiter les conséquences du choc.

Les chiffres du fichier BAAC diffèrent de ceux de la base gérée par le STRMTG, renseignée à partir des déclarations des exploitants et qui contient tous les événements liés au tramway : collisions avec tiers, accidents de voyageurs dont chutes lors de freinage d'urgence, etc.

<http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/>

¹ Rapport annuel sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation des tramways, année 2018, Rapport d'activités 2019, STRMTG

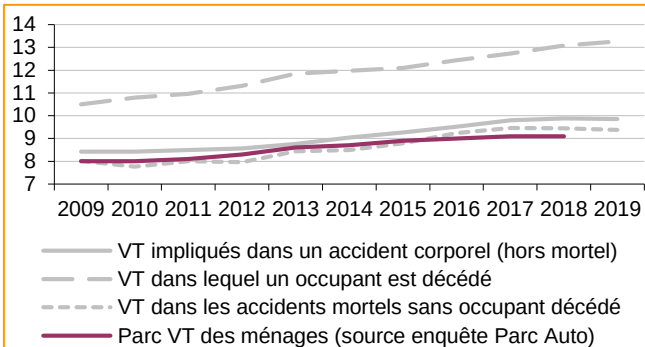
² Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2), Cerema, 2016.

Les accidents selon les caractéristiques des véhicules

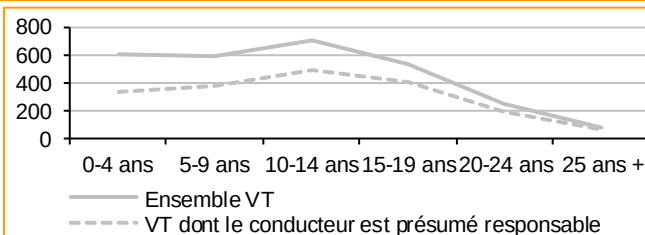
L'ancienneté moyenne des VT dans lesquels un occupant est décédé est plus élevée que l'ancienneté moyenne du parc des VT. Les jeunes ont des VT plus anciens et moins puissants.

Les motos accidentées ont une cylindrée moyenne nettement supérieure lorsqu'un usager de la moto a été tué. Dans les accidents mortels, les jeunes ont des motocyclettes plus récentes.

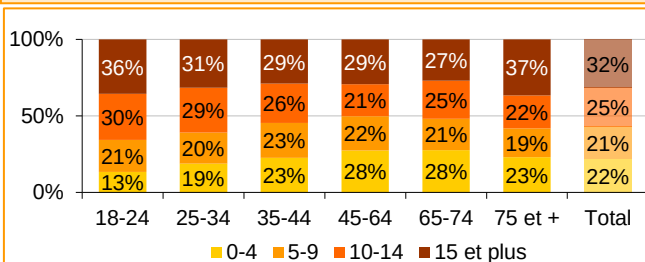
Evolution de l'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme (VT) depuis 2009



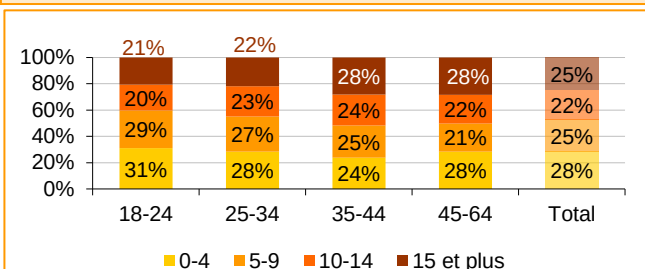
Nombre de VT impliqués dans un accident mortel en 2019 en fonction de leur ancienneté



Répartition des VT impliqués dans un accident mortel en 2019 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



Répartition des motocyclettes impliquées dans un accident mortel entre 2015 et 2019 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



Parc automobile et 2RM des ménages¹

L'ancienneté moyenne du parc automobile des ménages en France métropolitaine se stabilise à 9,1 ans en 2018. Les véhicules de tourisme (VT) de 8 ans et plus constituent 50 % du parc, ceux de 10 ans et plus 39 %, et ceux de 14 ans et plus 21 %.

L'ancienneté moyenne du parc 2RM des ménages, stable par rapport à 2017, atteint 12,9 ans en 2018.

Ancienneté des VT impliqués dans un accident mortel en 2019²

Les VT impliqués dans les accidents mortels sont en moyenne plus anciens que le parc de VT (11,5 ans pour les VT accidentés contre 9,1 ans dans le parc). L'âge moyen est encore plus élevé (13,3 ans) si on ne prend que les VT dont un conducteur ou passager est tué dans l'accident. Alors que les VT de 14 ans et plus représentent 21 % du parc, ils sont la moitié des VT dont un usager est tué.

L'ancienneté moyenne des VT avec un conducteur présumé responsable est plus élevée que l'ensemble des VT dans les accidents mortels (12,3 ans).

La répartition selon l'âge du conducteur montre que les jeunes conducteurs et les seniors sont le plus souvent impliqués dans des accidents mortels dans des voitures d'ancienneté avancée : plus d'un tiers l'est au volant d'un VT de 15 ans ou plus. Et inversement, seuls 13 % des conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident mortel le sont au volant d'un VT de moins de 5 ans, contre le double pour les 35-64 ans.

Les véhicules les plus anciens sont plus souvent conduits par des seniors : 21 % des VT des accidents mortels sont conduits par un senior, mais cette part monte à 37 % pour les VT de 15 ans et plus.

Pour les VT de moins 10 ans, 60 % ont leur conducteur présumé responsable. Cette part augmente pour atteindre 81 % pour les VT de plus de 20 ans.

Ancienneté des 2RM dans les accidents mortels (2015-2019)²

L'ancienneté moyenne des 2RM accidentés est moins élevée que celle des VT. Effectivement, pour les accidents mortels, elle est de 6,6 ans pour les cyclomoteurs, et 10,4 ans pour les motos (contre 11,5 ans pour les VT).

Contrairement aux observations sur les VT, les motocyclettes impliquées dans un accident mortel et conduites par des 18-24 ans sont plus récentes : 31 % ont moins de 5 ans. 37 % des motocyclettes de 15 ans ou plus ont un conducteur âgé de 45-64 ans.

¹ Enquête Parc auto, KANTAR, 2019.

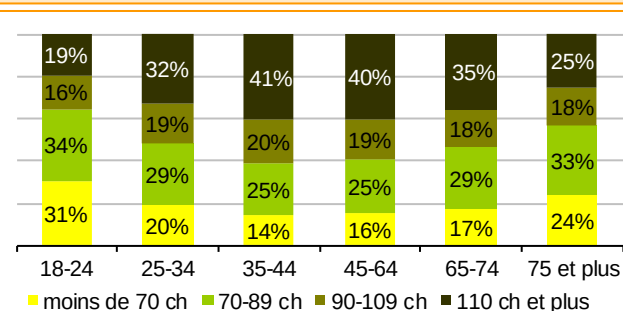
² Suite à un changement du logiciel de la police nationale, les données 2015 à 2018 ont été redressées pour être exploitables.

Code National d'Identification du Type

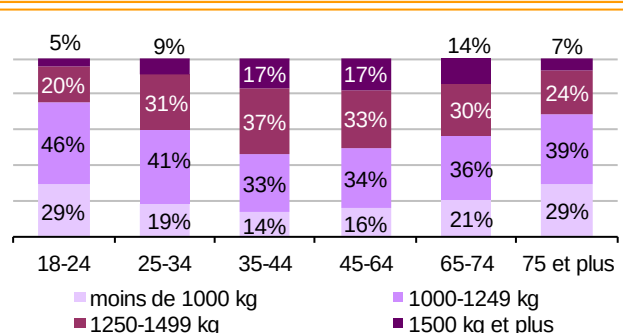
Le fichier national des accidents corporels de la circulation comprend un champ sur le CNIT du véhicule. Ce champ n'est pas toujours renseigné.

Le CNIT permet de connaître un certain nombre d'informations sur les véhicules (marque, modèle, puissance, masse, cylindrée...). Seules les informations de série sont disponibles. Le CNIT est indiqué sur la carte grise du véhicule.

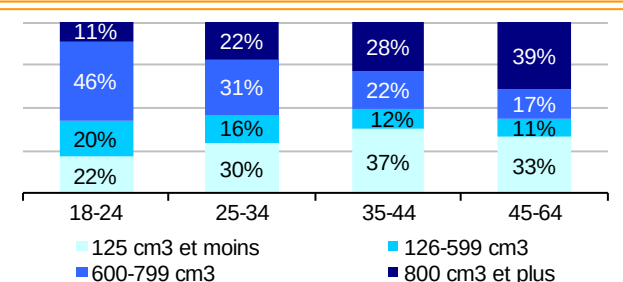
Puissance des VT accidentés (2015-2019)



Masse des VT accidentés (2015-2019)



Cylindrée des motocyclettes accidentées (2015-2019)



Caractéristiques des VT accidentés entre 2015 et 2019¹

300 000 VT ont été impliqués dans un accident corporel entre 2015 et 2019, 57 % ont un CNIT renseigné (53 % des VT impliquant un usager tué).

La puissance moyenne des VT impliqués dans un accident de la route est de l'ordre de 100 chevaux – et ce pour l'ensemble des VT impliqués, pour ceux où un usager est tué ou encore pour ceux où le conducteur est présumé responsable. La puissance moyenne des VT accidentés est un peu supérieure à celle du parc national (84 ch).

Dans les accidents corporels, les 18-24 ans conduisent des VT moins puissants : 92 ch en moyenne, contre 109 ch pour la puissance moyenne des VT conduits par les 35-44 ans. 65 % des jeunes de 18-24 ans conduisent un véhicule de moins de 90 ch contre 39 % des 35-44 ans. Seul un jeune sur cinq conduit des véhicules de plus de 110 ch dans les accidents, le double pour les 35-64 ans.

La masse moyenne des VT accidentés est de 1 200 kg, identique à celle des VT dans lequel une personne est décédée et un peu supérieure à celle des VT dans le parc national (1 060 kg).

Dans les accidents corporels, les jeunes et les seniors de 75 ans et plus conduisent des véhicules plus légers (respectivement 1 125 kg et 1 147 kg en moyenne) par rapport aux 45-64 ans conduisant de plus gros modèles (1 266 kg en moyenne). 75 % des jeunes de 18 à 24 ans et 69 % des personnes de 75 ans et plus conduisent des VT de moins de 1 250 kg, contre 46 % des 35-44 ans.

Caractéristiques des motocyclettes entre 2015 et 2019

Sur 5 ans, 45 % des 70 000 motocyclettes impliquées dans un accident corporel ont un CNIT renseigné dans le BAAC (46 % des motocyclettes sur lesquelles une personne est décédée).

La cylindrée moyenne des motocyclettes accidentées est de 582 cm³, ce qui est nettement supérieur à la cylindrée moyenne du parc national¹ (400 cm³). Elle augmente légèrement lorsque le conducteur est présumé responsable de l'accident (605 cm³) et nettement plus pour les motocyclettes sur lesquelles un usager est décédé (737 cm³).

Dans les accidents corporels, les jeunes de 18-24 ans ont fréquemment une motocyclette de cylindrée intermédiaire (67 % entre 126 et 799 cm³) 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 (33 % de 125 cm³ et moins, et 39 % de 800 cm³ et plus), la catégorie intermédiaire étant nettement moins représentée.

¹ Les données sur le parc national viennent du Système d'immatriculation des véhicules, géré par l'Agence nationale des titres sécurisés au 19 juin 2020.

Les accidents impliquant un véhicule étranger

Un tiers 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 un acc avec un véh étranger	T/100 Blessés*
1756	169	70	2475	7
Evolution d'impliqués tués dans les accidents avec un véhicule étranger entre...				
2018 et 2019			2012-2016 et 2019	
+ 46 %			+ 1 %	

* Nombre d'impliqués tués dans les accidents avec un véhicule étranger pour 100 blessés.

Immatriculations des véhicules étrangers impliqués dans un accident corporel

	2019						2012-2016 (par an)
	VT	PL+ TC	VU	Moto	Autres	Total	
Espagne	94	127	13	8	5	247	216
Allemagne	120	20	14	46	10	210	217
Belgique	136	22	8	28	8	202	220
Pologne	37	73	43	7	4	164	115
Suisse	92	1	4	36	8	141	98
Royaume-Uni	87	4	6	27	12	136	116
Italie	58	23	5	27	4	117	124
Portugal	25	58	6	4	2	95	124
Pays-Bas	60	18	4	2	10	94	95
Roumanie	26	47	18	0	1	92	32
Lituanie	5	55	3	0	2	65	25
Bulgarie	16	35	7	0	0	58	47
Luxembourg	42	10	5	0	1	58	82
Monaco	18	5	1	8	2	34	28
Slovénie	15	2	0	1	1	19	ND
Rép. Tchèque	5	10	1	1	0	17	11
Maroc	4	6	2	0	0	12	ND
Autres pays*	51	38	12	14	3	118	136
Total	891	554**	152	209	73***	1879	1686

* Autres pays comprend 32 pays différents

** Répartition : 536 PL et 18 TC

*** Dont 13 cyclomoteurs

Le pays d'immatriculation n'est pas systématiquement renseigné dans le fichier BAAC : en 2018, il est connu pour 94 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, soit 90 397 véhicules.

169 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger¹, soit 5 % de la mortalité. Les véhicules étrangers représentent 9 % du transport de personnes en véhicules légers en France². Le transport de marchandises est réalisé à 39 % par des véhicules étrangers. Parmi les 169 décès, 70 personnes (41 %) étaient des occupants du véhicule étranger.

Le nombre de personnes tuées dans les accidents avec un véhicule étranger est globalement stable depuis 2012, mais on observe une hausse sensible entre 2018 et 2019 (+ 53 tués).

Les accidents impliquant un véhicule étranger sont plus souvent mortels (9 % 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 2019, la moitié des véhicules étrangers impliqués dans les accidents sont immatriculés dans cinq pays :

- **l'Espagne**, avec une forte proportion de poids lourds ; un **poids lourd étranger sur cinq**, impliqués dans un accident y est immatriculé ;
- **la Pologne** : 28 % des **véhicules utilitaires** étrangers impliqués dans un accident y sont immatriculés ;
- **l'Allemagne, la Belgique et la Suisse** qui sont les pays d'immatriculation les plus présents pour les véhicules de tourisme et les motos.

Parmi les véhicules impliqués immatriculés en Italie, en Suisse, ou en Allemagne, un quart sont des motos.

Les véhicules immatriculés au Portugal et au Luxembourg sont nettement moins impliqués en 2019 que la moyenne annuelle sur la période 2012-2016 (respectivement - 23 % et - 30 %). A l'opposé, le nombre de véhicules immatriculés en Roumanie ou en Lituanie impliqués dans les accidents a presque triplé.

Selon le type de véhicules

La part de poids lourds parmi les 1 879 véhicules étrangers impliqués est de 29 %. Elle est nettement plus élevée que parmi les véhicules français (3 %). En revanche, la part de véhicules de tourisme étrangers impliqués est plus faible : 47 % contre 60 % pour les véhicules français.

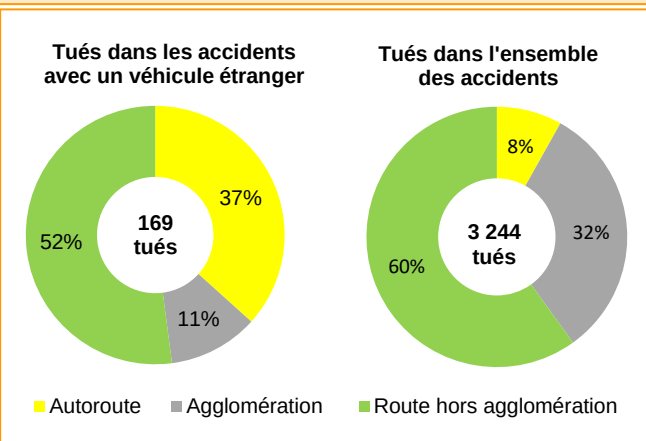
Selon le département de l'accident

Les 22 départements frontaliers ont totalisé 32 % des accidents impliquant un véhicule étranger et 41 % de la mortalité correspondante (70 personnes tuées). 21% des accidents impliquant un véhicule étranger se sont produits en Île-de-France ; ces accidents sont peu souvent mortels (9 tués).

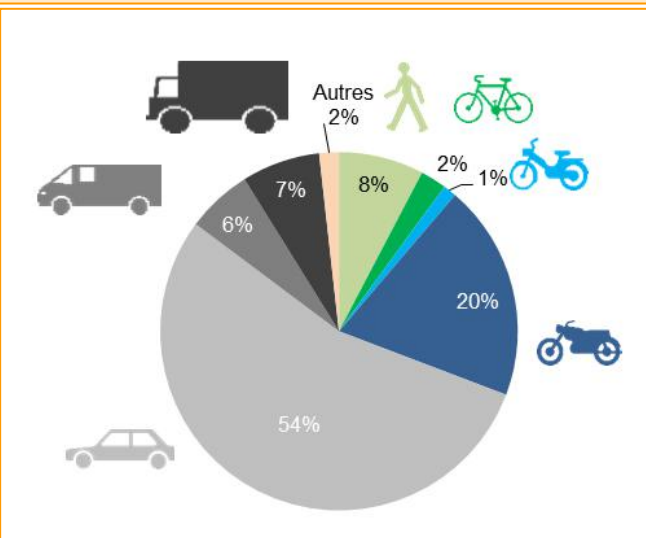
¹ Dans la suite du texte, le terme « véhicule étranger » désigne un véhicule immatriculé à l'étranger, et « véhicule français » un véhicule immatriculé en France.

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

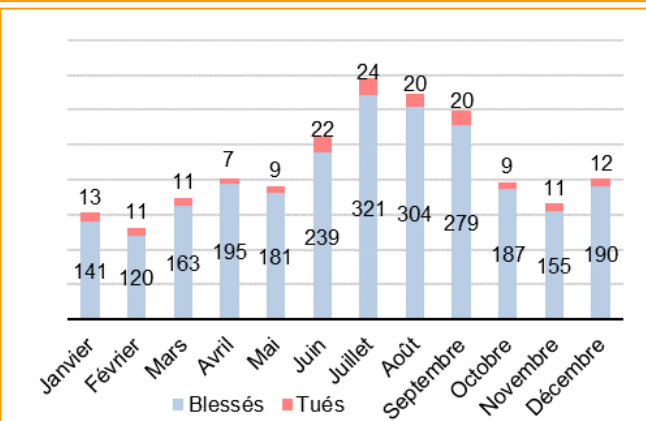


Répartition des personnes tuées dans un accident avec un véhicule étranger selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	13	4	2	33	92	10	12	3	169
Blessés	90	62	69	419	1541	126	115	53	2475

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** (36 %) que l'ensemble des accidents (10 %).

En contrepartie, la part d'accidents en agglomération est deux fois plus faible pour les accidents avec un véhicule étranger (32 %) que pour l'ensemble des accidents (64 %).

Selon le mode de déplacement

Comme dans le cas de l'ensemble des véhicules, la moitié des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule étranger sont des automobilistes. Alors que les conducteurs et passagers de poids lourds représentent 1 % des tués de l'ensemble des accidents, ils représentent 7 % des tués dans les accidents avec un véhicule étranger. Cela est lié à la part élevée de poids lourds parmi les véhicules étrangers impliqués (29 % contre 3 % pour les véhicules français).

Les 70 usagers (conducteurs ou passagers) tués de véhicules étrangers sont :

- 32 automobilistes ;
- 23 motocyclistes ;
- 9 conducteurs ou passagers de poids lourd ;
- 3 conducteurs de véhicule utilitaire.

Parmi les 938 usagers de véhicules étrangers blessés :

- 60 % sont des conducteurs ou passagers de véhicules de tourisme ;
- 20 % sont des conducteurs ou passagers de motocyclettes.

Selon le mois

Le mois de juillet connaît une accidentalité élevée concernant les véhicules étrangers : 13 % des blessés de ces accidents le sont en juillet, contre 10 % pour l'ensemble des accidents. On constate une implication des véhicules de tourisme étrangers plus importante en août (14 %, 7 % pour l'ensemble des VT impliqués en métropole). Pour les motocyclettes étrangères, 81 % d'entre elles ont été impliquées dans un accident au cours des mois de mai à septembre (50 % pour l'ensemble des motocyclettes en France métropolitaine.)

Les infractions

En 2019, parmi les 12,5 millions d'avis de contraventions envoyés pour des infractions relevées par le contrôle automatisé, 2,5 millions (soit 20 %) ont été envoyés à l'étranger, une baisse de - 13,8 % par rapport à 2018, en partie due à la dégradation du parc de radars en 2019, et malgré un nombre croissant de partenariats (voir page 161). Parmi ces 2,5 millions, 1,8 millions le sont dans un des sept pays suivants : Royaume-Uni, Belgique, Espagne, Allemagne, Pays-Bas, Italie et Suisse.

Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)

La moitié des enfants âgés de 0 à 13 ans victimes d'un accident corporel le sont à pied ou à vélo.

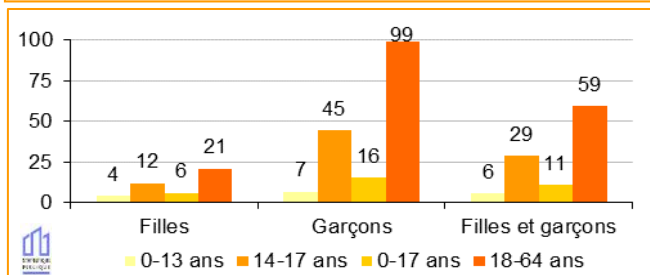
La moitié des adolescents (14-17 ans) victimes le sont en deux-roues motorisé.

Accidents	Tués 0-17 ans	Blessés 0-17 ans	T/100 blessés*
9 171	153	8 957	2
Evolution annuelle moyenne du nombre de 0-17 ans tués entre ...**			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
- 20,3 %	- 6,9 %	- 8,7 %	

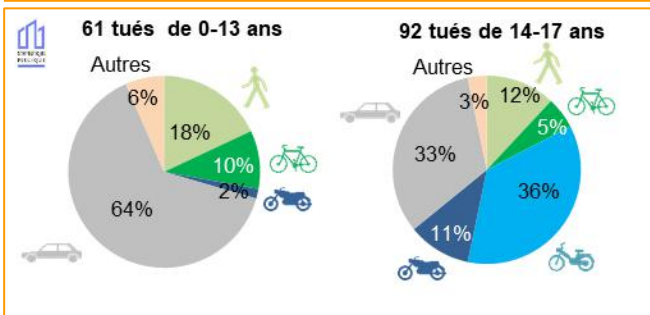
* Nombre de 0-17 ans tués pour 100 blessés

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de 0-17 ans tués a baissé en moyenne de - 6,9 % par an.

Nombre d'enfants et d'adolescents tués par million d'habitants selon l'âge et le sexe

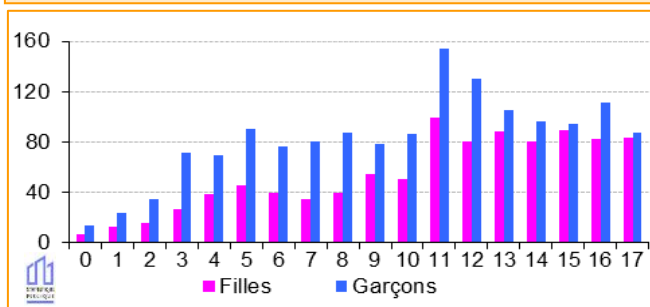


Répartition des enfants et des adolescents tués selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo+EDPM	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
0-13 ans tués	11	6	0	1	39	4	61
0-13 ans blessés	1724	318	38	67	1963	230	4 340
14-17 ans tués	11	5	33	10	30	3	92
14-17 ans blessés	711	372	1908	407	1023	196	4 617

Nombre de piétons tués et blessés selon l'âge et le sexe



En 2019, 16 % des accidents corporels ont impliqué un enfant (0-13 ans) ou un adolescent (14-17 ans), soit 9 171 accidents. 153 jeunes âgés de 0 à 17 ans ont perdu la vie, soit **5 % de la mortalité routière**. Ce ratio est très inférieur aux 21 % qu'ils représentent dans la population française. Parmi les jeunes décédés, 92 avaient entre 14 et 17 ans et 61, moins de 14 ans.

Par rapport à 2018, on dénombre 15 décès en moins chez les enfants et 24 décès en moins chez les adolescents. Depuis 2010, le nombre de 0-17 ans tués a baissé de 6,9 % par an en moyenne, une baisse 3 fois plus forte que celle des adultes (-2,4 %).

Risque et gravité

On recense **11 décès pour un million d'habitants pour les 0-17 ans** (6 pour les enfants et 29 pour les adolescents) **contre 61 pour les adultes**. Le nombre de tués pour 100 victimes (personnes blessées ou tuées) est deux fois moins élevé que pour les adultes.

Le nombre de victimes **augmente fortement à partir de 15 ans** (14 ans étant l'âge légal pour conduire un cyclomoteur).

La part de **garçons** de 0-17 ans victimes est la même que pour les 18-64 ans (67 %) mais cette représentation est plus forte chez les adolescents (73 %) que chez les enfants (60 %).

Selon le mode de déplacement

Sur les 153 enfants ou adolescents tués, 22 étaient piétons, 56, conducteurs et 75, passagers. Parmi les 61 **enfants** tués, les deux tiers étaient **passagers de véhicules de tourisme**, 11 étaient piétons et 6 cyclistes. Pour les 92 **adolescents** tués, le nombre de piétons, cyclistes et automobilistes est proche. **Mais il y a, en plus, 43 tués en deux-roues motorisés.**

Le nombre de décès chez les 0-17 ans dans la catégorie « vélo+EDPM » baisse de 9 unités par rapport à l'année 2018 et de 16 unités pour les piétons.

Un tiers des victimes âgées de moins de 18 ans sont des **automobilistes (45 % pour les décès)**. Un pic est observé à 17 ans avec 405 passagers et 45 conducteurs (parmi lesquels 32 roulant sans permis, 9 en conduite accompagnée et 2 en auto-école).

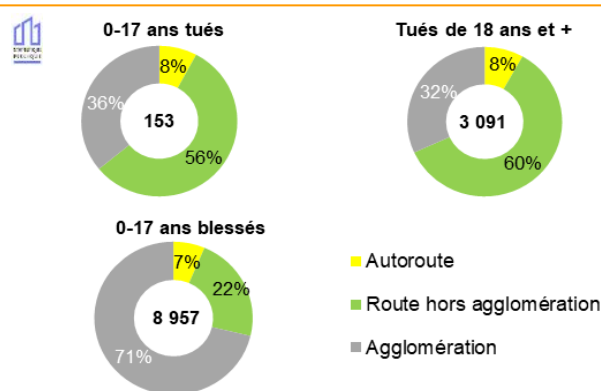
Parmi les enfants, quatre victimes sur dix sont des piétons, contre 15 % pour les adolescents. Un pic est présent chez les 11-12 ans pour les garçons.

Parmi les adolescents, quatre victimes sur dix sont cyclomotoristes dont 86 % de garçons.

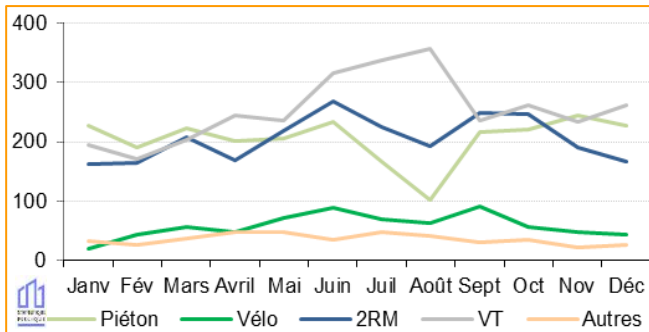
Défaut de ceinture ou de casque

20 des 69 enfants et adolescents tués à bord d'une voiture de tourisme n'avaient pas leur ceinture attachée (parmi eux, 8 avaient 17 ans) et pour 10 autres, l'information est indéterminée. Tous les cyclomotoristes tués portaient leur casque. Trois des onze motards tués n'avaient pas de casque.

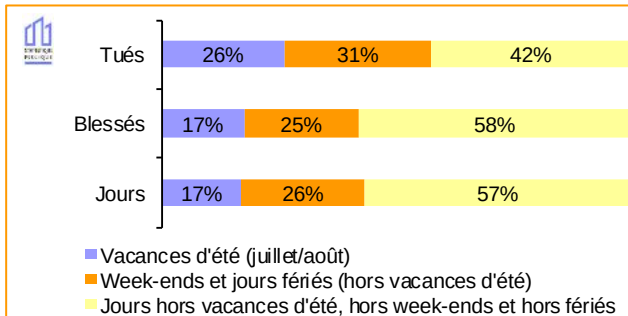
Répartition du nombre d'enfants et d'adolescents tués et blessés selon le milieu routier



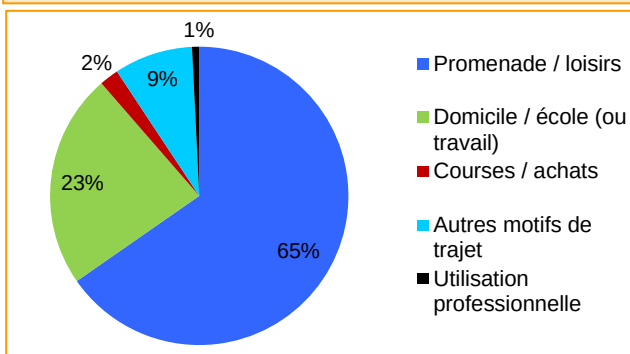
Nombre de 0-17 ans tués ou blessés en 2019 selon le mois et le mode de déplacement



Répartition des 0-17 ans tués ou blessés selon les périodes de l'année



Répartition des 0-17 ans tués ou blessés selon le type de trajet effectué



Selon le milieu routier

Chez les 0-17ans, la répartition des tués, en agglomération pour un tiers, hors aggro et sur autoroute pour les deux tiers, est la même que pour les adultes. Pour les victimes en revanche, il y a un écart : 71% des victimes chez les enfants et adolescents le sont en agglomération contre 58 % pour les adultes.

Selon le mois et la période scolaire

Juin est le mois qui a connu le plus de victimes corporelles chez les jeunes de 0-17 ans (**942 victimes**). Des pics apparaissent en juin et septembre pour les vélos, piétons et deux-roues motorisés alors que le mois d'**août** rassemble le plus grand nombre de victimes en **véhicule de tourisme** (**357**).

En 2019, 1 605 victimes corporelles de 0 à 17 ans sont recensées pendant les « grandes vacances » (juillet et août) et 2 324 lors des week-ends et jours fériés. Ces périodes de repos représentent 43 % des jours de l'année mais 58 % des décès.

Type de trajet effectué

Deux tiers des victimes de 0-17 ans le sont lors d'un trajet promenade-loisirs ; un quart lors d'un trajet domicile-école ou domicile-travail.

Parmi les 14-17 ans, 8 % des victimes le sont lors de déplacements domicile-travail. Selon une étude sur la **santé des apprentis** en Nouvelle-Aquitaine¹ (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 piétons²

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 2019, 57 % des conducteurs novices tués ont entre 18 et 24 ans.

79 % des conducteurs novices tués en véhicule de tourisme étaient présumés responsables.

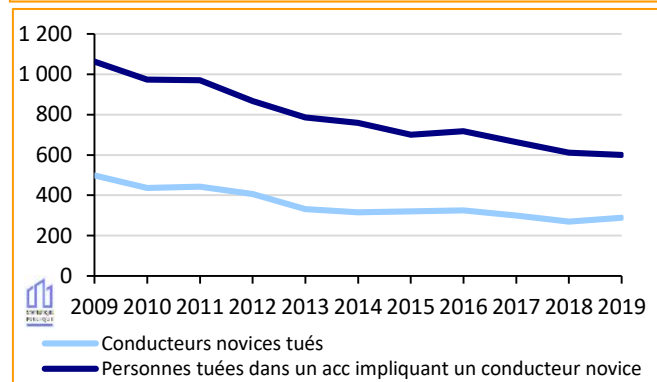
Accidents impliquant un conducteur novice	Tués dans ces accidents	Blessés dans ces accidents	T/100 Blessés dans ces accidents
10 306	600	14 259	4

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice entre...*

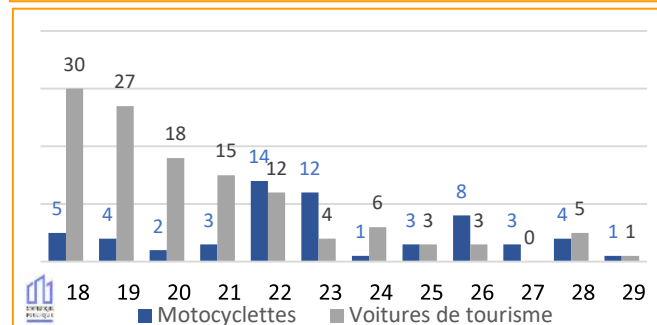
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010
- 1,8 %	- 5,2 %	- 7,0 %

* Lecture : entre 2000 et 2010, le nombre de conducteurs novices tués a diminué en moyenne de - 7,0 % par an.

Evolution du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice



Nombre de conducteurs novices tués (motocyclistes ou automobilistes) selon l'âge



Nombre de conducteurs novices impliqués dans un accident mortel selon l'ancienneté du permis

Trimestres de permis	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	Total
Conducteurs novices	81	84	87	68	74	64	74	49	581

Nombre de conducteurs tués selon le mode et l'âge, pour les novices et les expérimentés (de 18 à 34 ans)

	Conducteurs novices tués			Conducteurs expérimentés tués		
	18-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-34 ans
Motocyclistes	41 (25 %)	19 (59 %)	5 (25 %)	24 (17 %)	53 (32 %)	58 (43 %)
Véhicules de tourisme	112 (68 %)	12 (37 %)	12 (60 %)	102 (76 %)	105 (64 %)	71 (52 %)
Véhicules utilitaires	10 (6 %)	0 (0 %)	2 (10 %)	8 (5 %)	3 (1 %)	3 (2 %)
Poids lourds + TC	0 (0 %)	1 (3 %)	1 (5 %)	0 (0 %)	1 (0 %)	2 (1 %)
Total	163 (100 %)	32 (100 %)	20 (100 %)	134 (100 %)	162 (100 %)	134 (100 %)

Les conducteurs novices désignent ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à deux ans¹.

En 2019, 10 306 accidents impliquent un conducteur novice, soit 18 % de l'ensemble des accidents.

600 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 18 % de la mortalité routière. Parmi ces 600 personnes tuées, 288 sont des conducteurs novices et 312 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 2019, cette baisse est de - 38,3 % (- 5,2 % par an) et entre 2018 et 2019 de - 1,8 %. Entre 2010 et 2019, la baisse du nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un conducteur novice est quatre fois plus forte que celle des autres usagers, qui, pour leur part, enregistrent une baisse de - 1,5 % par an.

La gravité des accidents impliquant un conducteur novice (4 tués pour 100 blessés) est proche de celle des autres accidents (5 tués pour 100 blessés).

Expérience

Le nombre de conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels est d'autant plus élevé que la durée de détention du permis est faible.

Age et mode de déplacement

Parmi les 288 conducteurs novices tués, 57 % ont entre 18 et 24 ans et 11 % entre 25 et 29 ans. Les automobilistes sont plus jeunes que les motocyclistes. En effet, pour ce qui concerne les automobilistes, ces pourcentages sont respectivement de 66 % et 7 % contre 43 % et 20 % pour les motocyclistes.

Même au sein des conducteurs novices tués âgés de 18 à 24 ans, le pic chez les automobilistes est plus tôt (18-19 ans) que celui constaté chez les motocyclistes (22-23 ans).

Les motocyclistes constituent la moitié des conducteurs novices tués de 25 à 34 ans, pour 38 % des conducteurs expérimentés tués âgés de 25 à 34 ans et le quart de ceux âgés de 18 à 24 ans.

¹ Les catégories considérées sont les motocyclistes, 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	15	84	18%	34%
Véhicules de tourisme	80	296	27%	30%
Véhicules utilitaires	5	21	24%	15%
Poids lourds + TC	2	90	2%	0%
TOTAL	102	491	21%	28%

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	6	78	8%	33%
Véhicules de tourisme	53	270	20%	21%
Véhicules utilitaires	2	18	11%	25%
Poids lourds + TC	3	86	3%	2%
TOTAL	64	452	14%	22%

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	70	37	65%	40%
Véhicules de tourisme	272	74	79%	69%
Véhicules utilitaires	19	9	68%	64%
Poids lourds + TC	40	59	40%	32%
TOTAL	401	179	69%	64%

Selon l'alcool et les stupéfiants

L'alcool et la drogue sont souvent présents chez les conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels (21 % des cas pour l'alcool et 14 % pour les stupéfiants), mais **de manière moindre que chez les conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans** (7 points de moins pour l'alcool et 8 points de moins pour les stupéfiants).

On constate un écart fort entre automobilistes et motocyclistes :

- pour les **automobilistes, l'alcool et la drogue sont très présents** chez les conducteurs novices (à hauteur des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans) ;
- pour les motocyclistes, les conducteurs novices sont nettement moins souvent alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants que les automobilistes, mais aussi moins souvent que les motards expérimentés âgés de 20 à 34 ans.

La part de conducteurs novices contrôlés **positifs aux stupéfiants** impliqués dans un accident mortel **décroit avec l'âge** : 21 % chez les 20-24 ans, 12 % chez les 25-29 ans et 10 % chez les 30-34 ans.

Selon la responsabilité présumée

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 (79 % contre 69 %). Pour les motocyclistes, la différence est plus marquée : 65 % contre 40 %.

Selon la catégorie socio-professionnelle (CSP)

A parts égales (entre 20 % et 23 %), quatre CSP constituent 85 % des CSP des conducteurs novices impliqués dans un accident mortel :

- les ouvriers (contre 34 % parmi les conducteurs expérimentés 20-34 ans),
- les étudiants (contre 4 % parmi la référence),
- les professions intermédiaires et employés (contre 33 % parmi la référence),
- les conducteurs professionnels (contre 11 % parmi la référence).

64 % de ces étudiants sont sur un trajet promenade-loisirs alors que ce n'est le cas que pour la moitié des ouvriers, la moitié de l'ensemble des conducteurs novices ou encore la moitié de l'ensemble des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 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 à 34 ans (respectivement 50 % et 61 %).

Les jeunes adultes (18-24 ans)

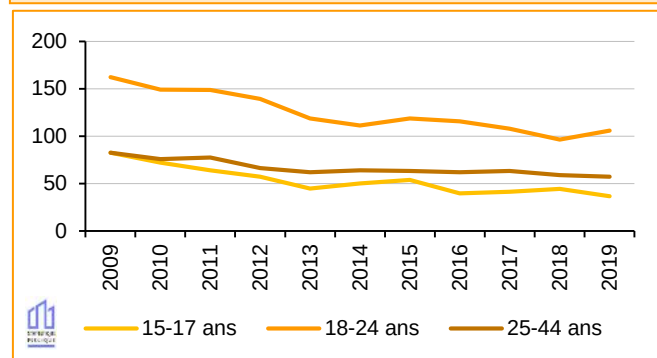
En 2019, le nombre de jeunes adultes tués est reparti à la hausse. Ces accidents mortels sont dans la moitié des cas des accidents sans tiers, avec des jeunes adultes conducteurs plus souvent présumés responsables que leurs aînés.

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*
17 602	549	780	13 796	21 218	4
Évolution annuelle moyenne du nombre de jeunes adultes tués entre...**					
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010			
9,1 %	- 4,5 %	- 7,2 %			

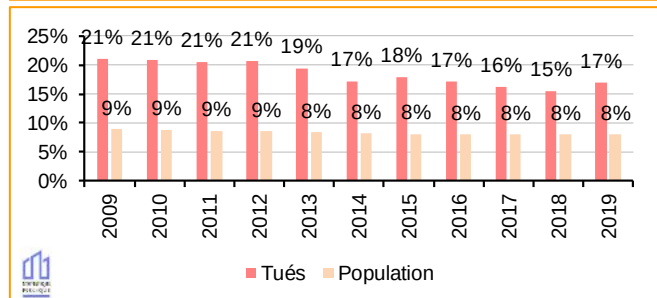
* Nombre de jeunes adultes tués pour 100 jeunes adultes blessés (B).

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de jeunes adultes tués a diminué en moyenne de - 4,5 % par an.

Evolution du nombre de personnes tuées par million d'habitants

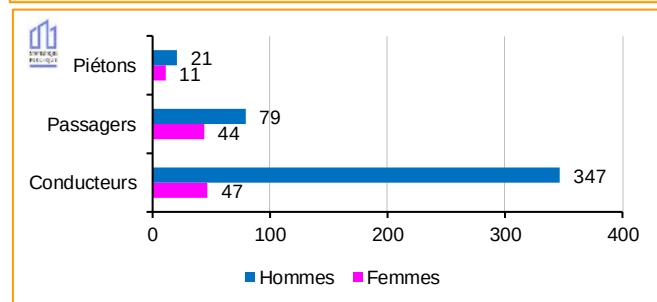


Part des jeunes adultes parmi les personnes tuées et parmi la population



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 2019, 549 jeunes adultes (âgés de 18 à 24 ans) ont été tués dans les accidents de la route soit 17 % de l'ensemble des personnes tuées.

Entre 2018 et 2019, le nombre de jeunes adultes tués a augmenté de 9,1 %. Mais entre 2010 et 2019 il a diminué plus fortement (- 34 %) que la mortalité générale (- 19 %). En 2019, un jeune adulte est impliqué dans un accidents sur trois.

La gravité

En 2019, on dénombre 13 796 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 a **augmenté** en 2019 : il est **2 fois plus élevé que le nombre de personnes tuées des autres classes d'âge par million d'habitants** (106 contre 45). Ainsi, les jeunes adultes constituent 17 % 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 accidentelles¹.

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 : **62 % hors agglomération**, 30 % en agglomération et 8 % sur autoroute.

Les conflits

513 accidents ont occasionné la mort des 549 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 est de 40 %.

La catégorie d'usager

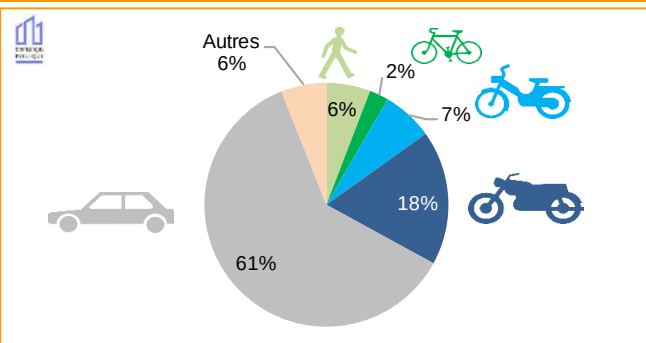
Parmi les jeunes adultes tués, les hommes représentent 88 % des conducteurs tués, 64 % des passagers tués et 66 % des piétons tués. Parmi les jeunes adultes tués, 19 % sont des femmes ; une part proche de celle des femmes tuées parmi les 25-64 ans (23 %).

Les passagers représentent 22 % 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 deux fois plus élevée dans le cas où le véhicule est conduit par un 18-24 ans que par une personne de plus de 24 ans (7 % contre 4 %).

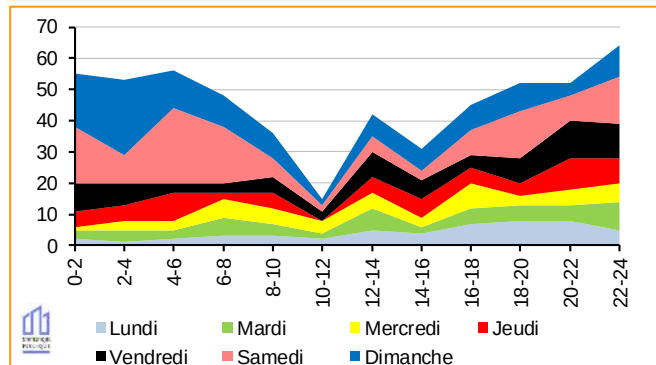
¹ Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2014, Inserm-CépiDc.

Répartition des jeunes adultes tués selon le mode de déplacement

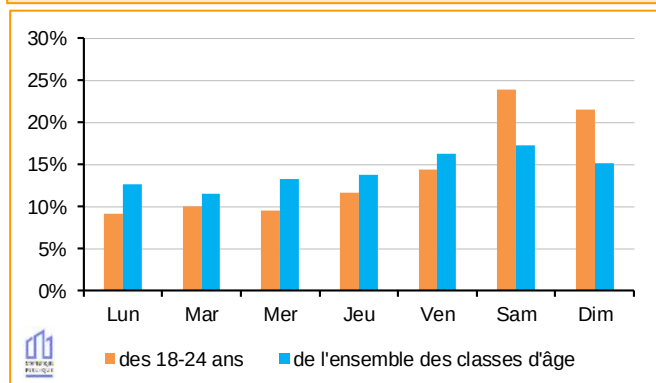


	Piéton	Vélo + EDPM	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Tués	32	15	37	98	335	32	549
Blessés	1 048	746	1 581	2 296	7 341	784	13 796

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, cette proportion est seulement de 45 % pour les 25-64 ans. Les jeunes adultes constituent ainsi 21 % de la mortalité en véhicule de tourisme. Parmi eux, 229 sont des conducteurs et 106 sont des passagers.

Chez les jeunes adultes, la part des piétons tués est de 6 %, c'est moins que celle des 25-64 ans (11 %) et c'est la moitié de la part observée dans la mortalité générale (15 %).

En 2019, 18 % de jeunes adultes tués le sont en motocyclette. Contrairement aux VT, cette part est inférieure à celle observée chez les 25-64 ans (28 %). Parmi les 98 jeunes adultes tués en motocyclette, 90 étaient conducteurs et 8 passagers.

L'accidentalité en cyclo est supérieure à la mortalité piétonne, avec notamment 50 % de blessés en plus.

Temporalité

La mortalité des jeunes adultes est particulièrement marquée en fin de semaine : le nombre de personnes tuées par jour est 2 fois plus élevé du vendredi au dimanche que du lundi au jeudi (1,3 pour la mortalité des 25-64 ans). Par rapport à 2018, il y a 37 jeunes adultes tués en plus le week-end mais 14 de moins le vendredi.

La mortalité routière des jeunes adultes survient pour 61 % la nuit, contre 39 % pour les 25 ans et plus. Ainsi, 337 jeunes adultes sont décédés la nuit ; ils représentent 24 % de la mortalité de nuit, mais seulement 11 % de la mortalité de jour.

Les jeunes adultes conducteurs

Les jeunes adultes sont impliqués dans 28 % des accidents et constituent 18 % des conducteurs impliqués dans un accident. Ces accidents ont occasionné 780 tués (24 % de la mortalité routière) et 21 218 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 76 % chez les jeunes adultes contre 66 % 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 31 % 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 9,5 % chez les jeunes adultes, contre 10,6 % pour les 25-34 ans, 9,3 % pour les 35-44 ans, et 6,8 % pour les 45-64 ans.

Les seniors (65 ans et plus)

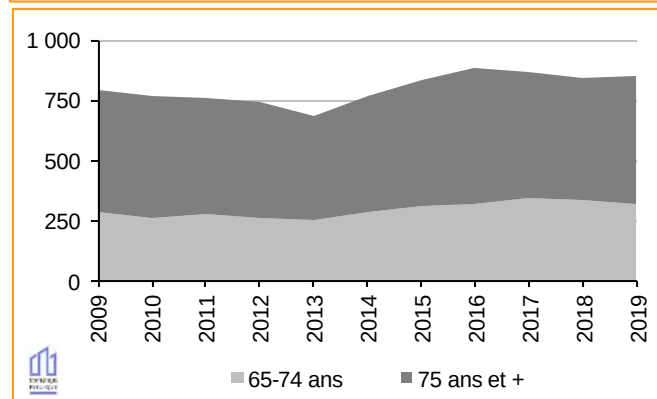
Les seniors sont particulièrement touchés par les accidents de la route et particulièrement les 75 ans et plus avec un risque et une gravité importants. Ces derniers, lorsqu'ils sont piétons, constituent un enjeu spécifique en ville.

Accidents	Tués seniors	Blessés seniors	T/100B*
11 260	849	7 463	11
Évolution annuelle moyenne du nombre de seniors tués entre... **			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
+ 0,8 %	+ 1,2 %	- 5,6 %	

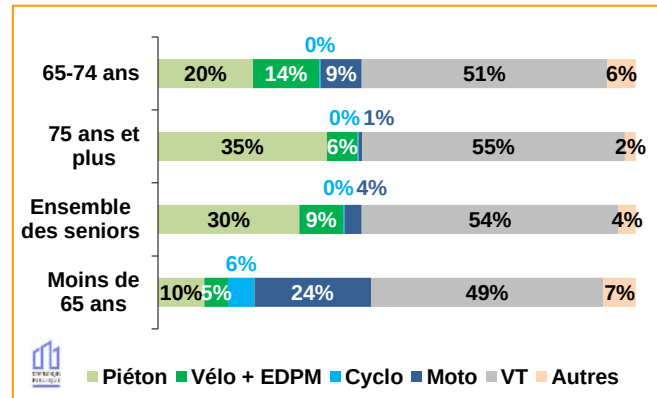
* Nombre de seniors tués pour 100 blessés (B)

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de seniors tués a augmenté en moyenne de 1,2 % par an.

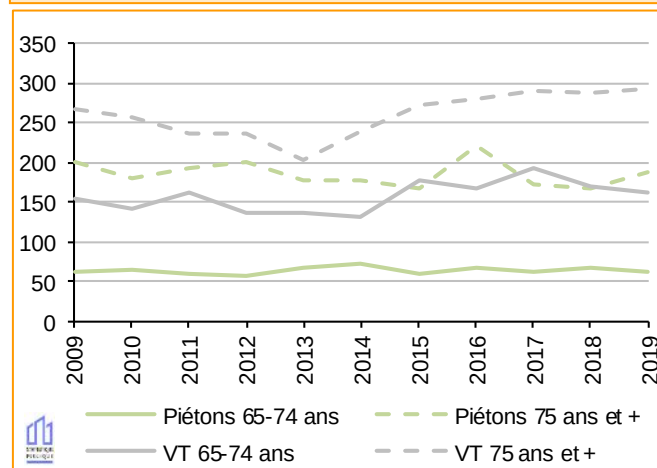
Evolution du nombre de seniors tués



Répartition des seniors tués selon le mode de déplacement



Evolution du nombre de seniors tués selon qu'ils étaient piétons ou automobilistes



En 2019, on compte 849 seniors tués dans un accident de la route, dont 317 âgés de 65 à 74 ans et 532 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.

Alors que le nombre de seniors tués était en baisse depuis 2 années consécutives, on constate une stagnation 2018 et 2019 (léger rebond qui fait passer de 842 à 849 tués). Sur 10 ans, le nombre de seniors tués a augmenté de + 1,2 % en moyenne annuelle.

La gravité

Une **gravité élevée** marque les accidents des seniors : on compte 4 tués pour 100 blessés pour les personnes de moins de 65 ans, le double pour les 65-74 ans (8) et **le quadruple pour les 75 ans et plus (16)**. Cette sur-gravité est constatée autant en et hors agglomération, et quel que soit le mode de déplacement, excepté pour les 2RM.

Le risque

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre **un sur-risque pour les seniors de 75 ans et plus** : 86 personnes de 75 ans et plus tuées par million d'habitants de cette classe d'âge, contre 46 pour les moins de 65 ans. **Les seniors de 65 à 74 ans ne présentent pas de sur-risque** par rapport aux moins de 65 ans (45 personnes tuées par million d'habitant).

Selon le mode de déplacement

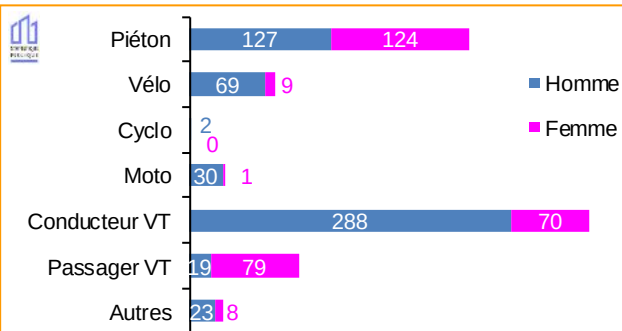
La part des usagers de véhicules de tourisme dans la mortalité des seniors (54 %) est proche de celle des moins de 65 ans (49 %). Cependant, **la part de la mortalité piétonne est nettement plus élevée chez les seniors (30 %)** que parmi les moins de 65 ans tués (10 %). Elle **est encore plus élevée pour les seniors de 75 ans et plus (35 %)** que pour les 65-74 ans (20 %). Parmi les seniors tués, la part des **cyclistes (9 %)** est plus élevée que parmi les moins de 65 ans tués (5 %). A l'inverse des piétons, la part est plus élevée dans la mortalité des 65-74 ans (14 %) que chez les 75 ans et plus (6 %).

Les trois quarts des piétons seniors tués ont été heurtés par un véhicule dont le conducteur a moins de 65 ans.

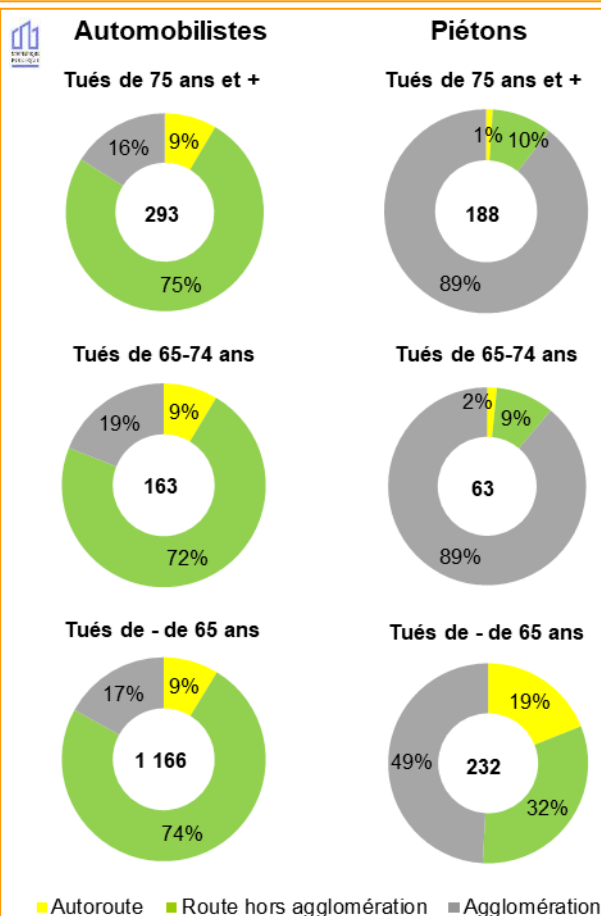
Le nombre de piétons seniors tués augmente entre 2018 et 2019 (+ 15 tués) passant de 236 à 251 tués, alors qu'il est stable pour les moins de 65 ans.

Le nombre de seniors tués en VT est stable entre 2018 et 2019 (- 7 tués de 65-74 ans et + 5 tués de 75 ans ou plus).

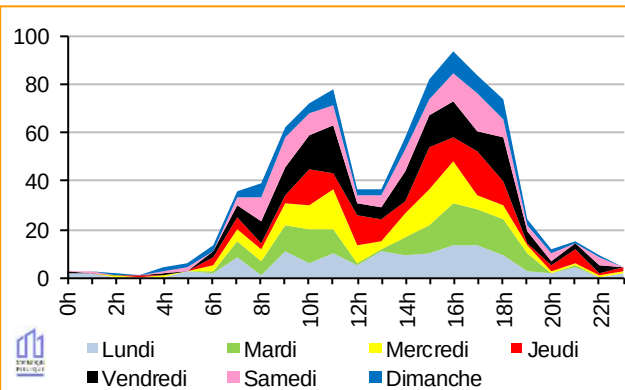
Répartition des seniors tués selon le sexe et le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées selon le milieu routier



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 (34 %) que parmi les moins de 65 ans (19 %). Ceci s'explique en partie par la part plus importante de femmes dans la population senior (57 % de femmes contre 50 % parmi les moins de 65 ans).

La moitié des piétons seniors tués sont des femmes contre un tiers pour les moins de 65 ans (41 % pour les 65-74 ans et 52 % pour les 75 ans et plus).

Parmi les **passagers de véhicules de tourisme** seniors tués, **8 sur 10 sont des femmes** (84 % pour les 65-74 ans et 79 % pour les 75 ans et plus), contre 38 % pour les moins de 65 ans.

Selon le milieu routier

42 % des personnes tuées de 65 ans et plus le sont en agglomération (37 % pour les 65-74 ans et 45 % pour les 75 ans et plus), contre 28 % pour les moins de 65 ans. Cet écart est avant tout lié au mode piéton, surreprésenté (30 %) dans la mortalité des seniors.

Les écarts observés entre classes d'âges varient selon les modes de déplacement :

- les automobilistes seniors tués le sont dans 83 % des cas hors agglomération (autoroutes comprises), valeur identique à celle des moins de 65 ans ;
- a contrario, **les piétons seniors tués le sont neuf fois sur dix en ville (pour les 65-74 ans comme pour les 75 ans et plus)**, contre une fois sur deux pour les moins de 65 ans ;
- quelle que soit la classe d'âge (senior ou moins de 65 ans), la moitié des cyclistes 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 (9 %), tandis que les jours qui comptent le plus de personnes de moins de 65 ans tuées sont les vendredis (16 %), les samedis (19 %) et les dimanches (17 %).

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 6 h à 8 h et de 15 h à 21 h.

La proportion de personnes tuées de nuit est plus faible pour les seniors (21 %) que pour les moins de 65 ans (50 %). 93 % des seniors tués le sont entre 7 h et 21 h, contre 63 % pour les moins de 65 ans. Pour les piétons, ces proportions sont similaires (respectivement de 91 % et 54 %).

Les accidents liés au travail

En 2019, 21 165 accidents, soit 38 % des accidents, ont impliqué un usager en trajet domicile-travail ou trajet professionnel. L'alcool est moins présent dans ces accidents que dans les autres. 87 motocyclistes et 23 cyclomotoristes ont été tués dans ce type de trajet.

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 *
13 302	295	9 890	3

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées lors d'un trajet domicile travail entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019
- 11,9 %	- 5,2 %

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés lors d'un trajet domicile-travail.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail a baissé en moyenne de - 5,2 % par an.

Accidents lors d'un trajet professionnel

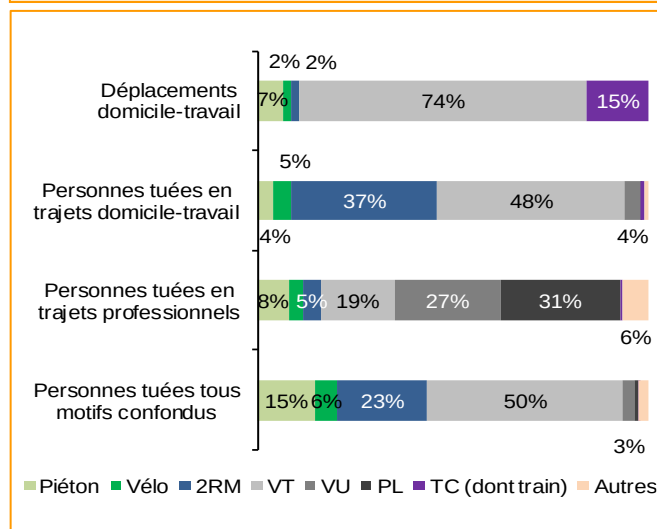
Accidents de trajets professionnels	Tués lors d'un trajet professionnel	Blessés lors d'un trajet professionnel	T/100 Blessés *
9 690	111	4 112	3

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées lors d'un trajet professionnel entre...

2018 et 2019	2010 et 2019
- 24,5 %	- 4,0 %

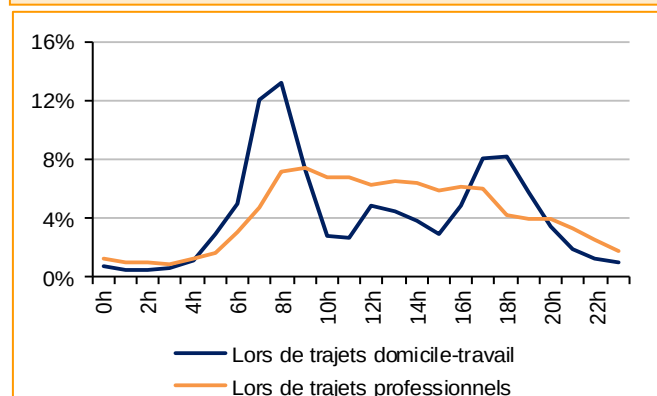
* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés lors d'un trajet professionnel.

Déplacements domicile-travail et des personnes tuées par type de trajet, selon le mode



Source : fichier BAAC et Insee²

Répartition des victimes tuées et blessées dans les accidents liés au travail selon l'heure



La sécurité routière en France - bilan 2019 - ONISR

En 2019, 406 personnes ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail, soit 12,5 % de la mortalité routière (plus précisément 16 % de la mortalité où le motif de déplacement est renseigné) :

- Les trois quarts (295) lors d'un trajet domicile-travail (trajet entre le lieu de résidence ou de repas et le lieu de travail), soit 11,5 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné ;
- Un quart (111) lors d'un trajet professionnel (trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle), soit 4,3 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné.

Concernant les salariés couverts par la CNAMTS¹, en 2018, 283 ont été tués pendant un trajet domicile-travail et 66 ont été tués lors d'un trajet professionnel, soit 26 % des décès professionnels avec un risque identifié.

Le mode de déplacement

Les personnes tuées en domicile-travail le sont principalement :

- en VT ou VU dans 52 % des cas (153 personnes tuées) ;
- en 2RM dans 37 % des cas (87 motocyclistes et 23 cyclomotoristes tués) alors que ce mode n'est utilisé que dans 2 % des trajets domicile-travail². Les modes piéton et vélo sont peu touchés (respectivement 4 % et 5 % des personnes tuées).

Bien que les transports en commun (dont le train) représentent 15 % des trajets domicile-travail, 2 usagers ont été tués en 2019 lors de ces trajets.

La moitié des personnes tuées lors d'un trajet professionnel l'a été en poids lourd (34 personnes) ou en véhicule utilitaire (30 personnes).

Selon le jour et l'heure

Les accidents liés au travail interviennent plus souvent en jours ouvrés (89 % pour les trajets domicile-travail, 84 % pour les trajets professionnels) que les autres accidents (61 %).

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 moyenne³. Les accidents lors d'une utilisation professionnelle ont lieu tout le long de la journée.

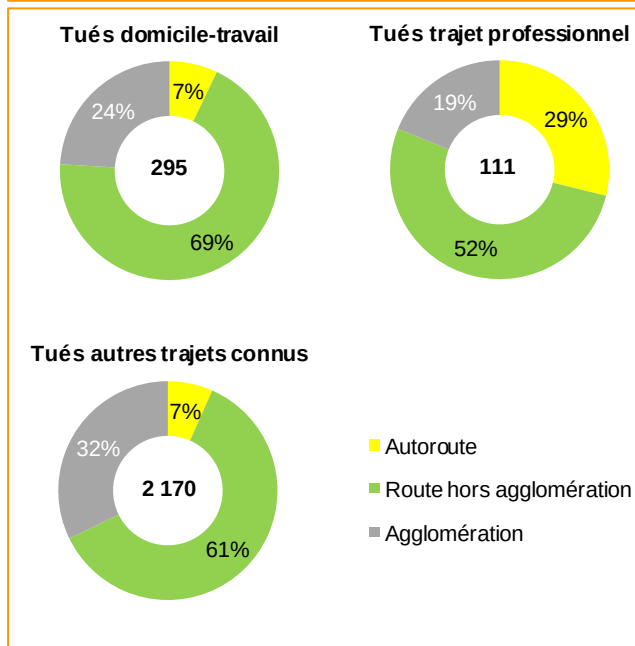
¹ Rapport annuel 2017 de l'Assurance maladie Risques professionnels, CNAMTS.

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.

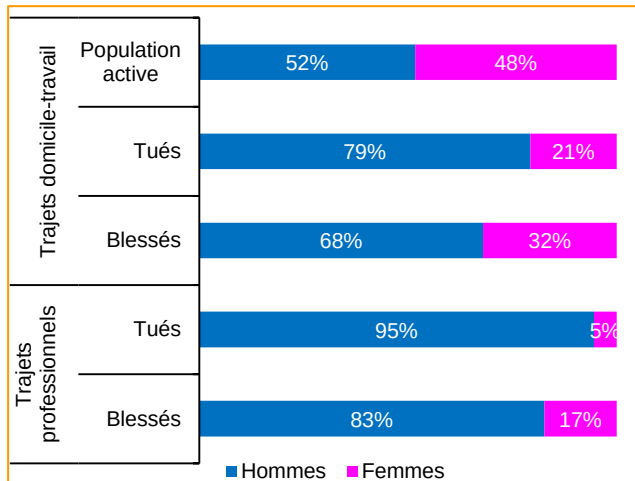
² Partir de bon matin, à bicyclette..., Insee Première n° 1629, Insee, janvier 2017.

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.

L'essentiel du risque routier professionnel



Source : extrait de « L'essentiel du risque routier professionnel » Ministère du travail, Ministère de l'intérieur, Caisse nationale d'assurance maladie, Mutualité sociale agricole, Santé publique France, Umrestte, <https://travail-emploi.gouv.fr/actualites/l-actualite-du-ministere/article/risque-routier-professionnel-des-chiffres-cles-pour-sensibiliser-a-la-premiere>

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 32 personnes tuées sur autoroute lors d'un trajet professionnel, 17 circulaient en poids lourd.

Selon l'âge et le sexe

Lors des trajets domicile-travail, les **15-24 ans représentent 21 % des tués** et 23 % des blessés alors que leur part dans la population active est de 10 %. Lors des trajets professionnels, la moitié des personnes tuées (55 sur 111) ont plus de 44 ans alors que cette classe d'âge représente 43 % de la population active.

Les victimes (tuées ou blessées) sont majoritairement des hommes. Ils forment 95 % des tués lors d'un trajet professionnel et 79 % des tués 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 3 % 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 travail¹

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 :

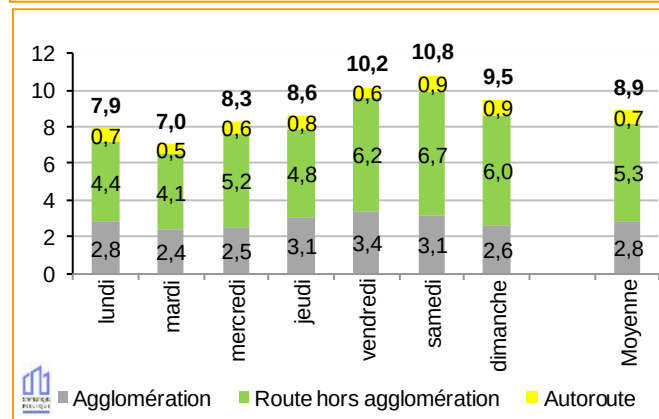
- 45 % des déplacements en voiture le matin ont pour motif le travail ;
- les déplacements domicile-travail sont plus longs que les autres ;
- depuis 1987, les distances parcourues pour les déplacements domicile-travail augmentent plus que les distances parcourues pour d'autres motifs ;
- la part modale 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.

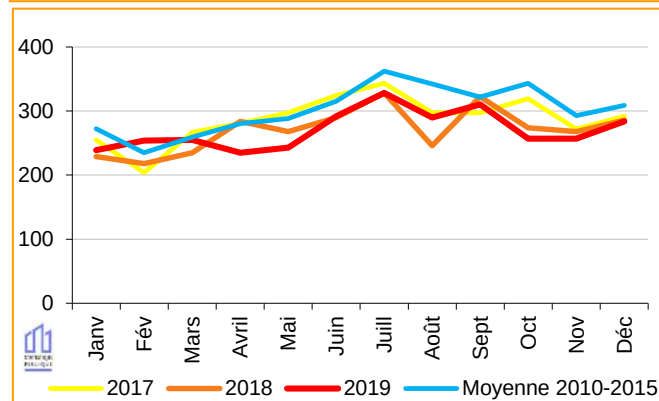
Périodes de forte accidentalité

La moitié (53 %) des personnes tuées le sont les vendredis, samedis, dimanches, jours de fête et veilles de fête.

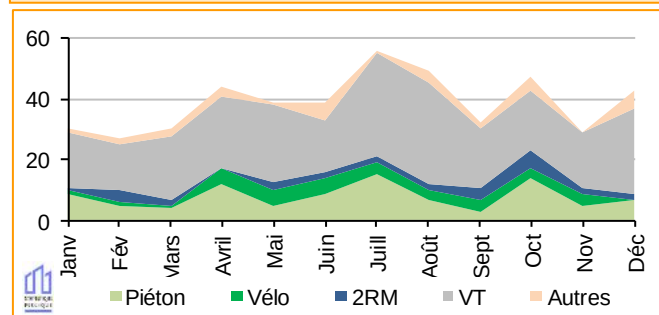
Nombre moyen de personnes tuées selon le jour de la semaine et le milieu routier



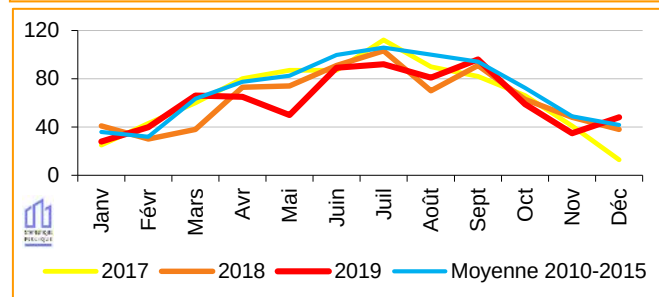
Nombre de personnes tuées selon le mois



Mortalité des enfants de 0-14 ans sur 2015-2019 selon le mois : 465 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 2019**. Ce bilan varie selon le jour de la semaine avec une moyenne plus basse du lundi au jeudi (8 personnes tuées) que du vendredi au dimanche (10,1 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 (2,6 tués par jour en moyenne) surtout en comparaison des vendredi et samedi (plus de 3 tués par jour).

En moyenne, chaque semaine, 62 personnes sont tuées. La variabilité hebdomadaire est cependant forte : de 46 décès (semaine du 18 au 24 février 2019) à 87 décès (semaine du 24 au 30 juin 2019).

La mortalité mensuelle moyenne est de 270 décès. Elle a varié en 2019 de 235 personnes tuées en avril 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 mai**. Depuis 2018, le mois d'octobre semble subir une nette baisse du nombre de tués car on observait 337 tués en moyenne sur la période 2010-2017 or sur 2018-2019, on en dénombre 266. Cette baisse résulte essentiellement des automobilistes puisque on comptait en moyenne 171 tués en véhicule de tourisme en octobre sur la période 2010-2017 contre 132 sur 2018-2019.

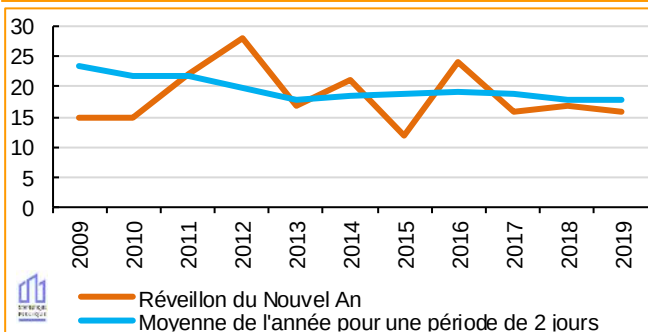
Les grandes migrations

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.

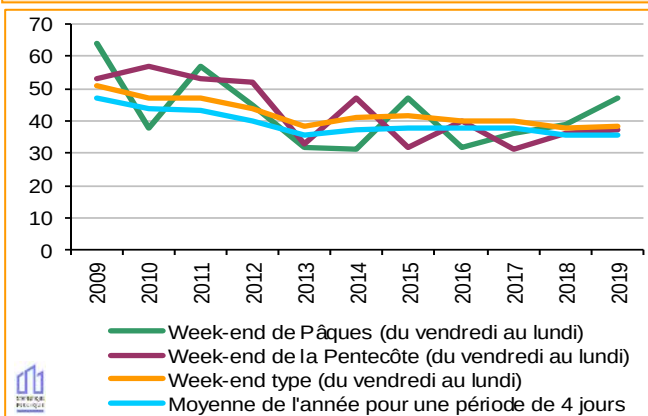
Juillet et août rassemblent presque un quart de la mortalité des enfants de 0-14 ans sur les cinq dernières années (105 enfants tués sur 465, dont 22 piétons et 67 passagers de VT) et, en 2019, un cinquième de la mortalité annuelle (618 personnes tuées sur 3 244). Néanmoins, la mortalité de ces deux mois est en baisse de - 26 % par rapport à 2010.

Sur les mois de juillet et août, la mortalité des deux-roues motorisés est stable en 2019 par rapport à 2018. Néanmoins, on constate que cette mortalité est fortement sujette aux conditions météorologiques. On dénombre, en 2019 par rapport à 2018, 38 tués de plus sur les mois de février à mars alors qu'il y a 32 vies épargnées sur les mois avril-mai.

Nombre de personnes tuées lors du réveillon du Nouvel An (31 décembre et 1^{er} janvier)



Nombre de personnes tuées le week-end de Pâques et le week-end de Pentecôte



Publié le 12/08/2019 à 10h46 par Le Progrès

[... Dans la nuit de samedi à dimanche, un accident dramatique s'est produit à Vénissieux, dans l'Est lyonnais, au niveau du numéro 197 de l'avenue Francis-de-Pressensé. Le bilan, encore provisoire, est très lourd: quatre personnes sont mortes et une cinquième est dans un état dit d'urgence absolue.

Selon les premiers éléments de l'enquête, aux alentours de 3h55, au feu vert, le véhicule, un Renault Scénic, a accéléré pour doubler par la gauche une voiture qui le précédait. En se rabattant, il a heurté le terre-plein central, s'est retourné, avant de finir sa course dans le mur d'une société. Le conducteur, originaire de Vénissieux, et trois passagères sont morts sur le coup. La Brigade des accidents et délits routiers a ouvert une enquête pour déterminer les causes exactes de l'accident. Des autopsies seront également pratiquées aux fins d'analyses toxicologiques sur les victimes. Si le conducteur a été identifié, ce n'est pas le cas des passagères.

Les secours sont intervenus vers 4 heures du matin. Un important dispositif de secours a été déployé: 13 équipes de pompiers, avec 5 ambulances et le Samu. Le périmètre était encore bouclé ce dimanche matin. Cette portion de l'avenue a été rouverte vers 10 heures du matin. ...]

La 5^e victime est décédée quelques heures après l'accident.

Les longs week-ends

Les vendredis, samedis, dimanches, jours de fête et veilles de fête (47 % de l'année en nombre de jours) représentent 53 % de la mortalité routière.

Lors du réveillon du Nouvel An 2019, 16 personnes sont décédées sur les routes les 31 décembre 2018 et 1^{er} janvier 2019. Sur les dernières années, la moyenne du nombre de tués pour ces deux jours 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 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 2019, le week-end de la Pentecôte a une mortalité équivalente à la moyenne de l'année pour un week-end type (respectivement 37 et 38 tués). En revanche, avec 47 tués, le week-end de Pâques a été plus meurtrier qu'un week-end type.

Les jours concentrant la plus forte mortalité en 2019

Trois jours concentrent chacun **20 décès ou plus** :

- le vendredi 20 septembre : 24 personnes tuées ;
- le samedi 16 février : 22 personnes tuées ;
- le samedi 20 avril : 20 personnes tuées.

A l'inverse, les 4 juin, 1^{er} octobre, 17 novembre et 29 décembre ont un bilan à zéro ou une personne tuée.

Les samedis-dimanches les plus mortels sont :

- les 16-17 février : 36 personnes tuées ;
- les 6-7 juillet : 32 personnes tuées ;
- les 1^{er}-2 juin : 31 personnes tuées.

Les vendredis-samedis-dimanches les plus mortels sont :

- les 15-16-17 février : 48 personnes tuées ;
- les 13-14-15 septembre : 47 personnes tuées ;
- les 22-23-24 novembre : 45 personnes tuées.

Accidents les plus graves en 2019

Sur les 3 050 accidents mortels survenus en 2019 :

- 1 compte 5 personnes tuées (voir article de presse en encadré, le 5^e tué est la personne en urgence vitale décédée peu après) ;
- 3 (0,1 %) comptent 4 personnes tuées ;
- 16 (0,5 %) comptent 3 personnes tuées ;
- 149 (5 %) comptent 2 personnes tuées ;
- 2 881 (94 %) comptent 1 personne tuée.

Éclairages spécifiques

Répartition des accidents, tués et blessés constatés selon les forces de l'ordre

	Accidents corporels	Tués	Blessés
Métropole			
Gendarmerie	17 569	2 330	23 066
Police*	38 447	914	47 424
- dont PP	12 075	95	13 881
- dont CRS	4 981	106	6 739
- dont SP	21 391	713	26 804
Total	56 016	3 244	70 490
DOM			
Gendarmerie	752	117	942
Police	1 521	45	2 011
Total	2 273	162	2 953
Autres OM**			
Gendarmerie	324	87	440
Police	227	5	282
Total	551	92	722

* La police nationale est composée de :

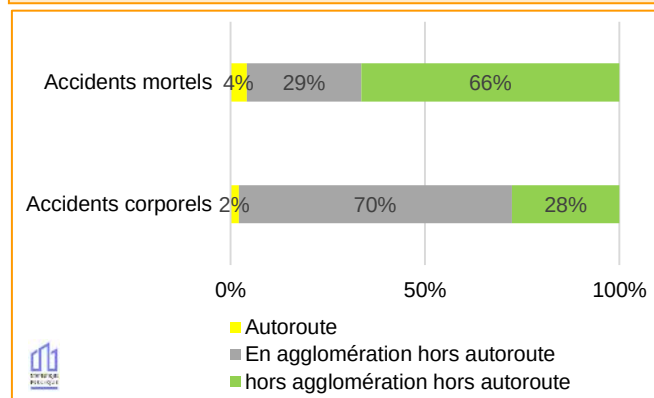
PP : Préfecture de police de Paris (départements 75, 92, 93, 94). Depuis le 01/01/18, la PP est également compétente sur les aéroports de Roissy/le Bourget et Orly, auparavant de compétence PAF.

CRS : Compagnies républicaines de sécurité (voies rapides urbaines).

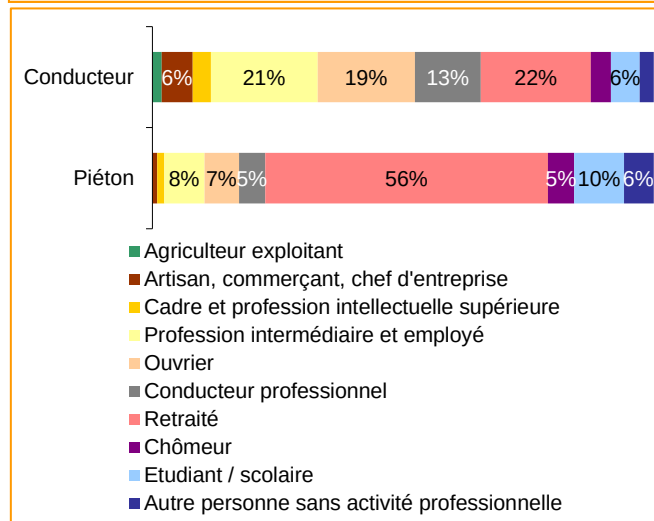
SP : Sécurité publique (grandes agglomérations).

** Données non labellisées.

Répartition des accidents impliquant une voiturette selon le milieu



Répartition des piétons et conducteurs impliqués dans les accidents mortels selon la CSP



Les forces de l'ordre

En 2019, la gendarmerie a enregistré 17 569 accidents corporels en métropole dont 2 182 mortels, la police 38 447 accidents corporels dont 868 mortels. Si 69 % des accidents ont lieu en zone police, la majorité des personnes tuées (72 %) le sont en zone gendarmerie.

Accidents avec un animal

23 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident impliquant un animal (28 en 2018). Dans 21 cas, il s'agit d'un animal sauvage.

Conditions météorologiques

En 2019, 82 % des accidents se sont produits par temps sec, 14 % par temps de pluie et 4 % dans des conditions plus particulières (neige, grêle, brouillard, etc.). La gravité des accidents par temps de brouillard ou par temps de neige/grêle est, avec une part de 10 % des accidents mortels, deux fois plus élevée que celle par temps sec ou par temps de pluie (5 %).

Les voiturettes

Entre 2014 et 2018¹, 2 024 accidents ont impliqué une voiturette. 151 personnes sont décédées (dont 132 usagers de voiturettes) et 2 526 ont été blessées.

64 % des accidents mortels impliquant une voiturette sont des accidents impliquant deux véhicules. Si 70 % des accidents corporels impliquant une voiturette ont lieu en agglomération, les deux tiers des personnes tuées (68 %) le sont hors agglomération.

Dans les accidents corporels, 12 % des conducteurs de voiturette sont alcoolisés contre 7 % pour les conducteurs de véhicule de tourisme. Les conducteurs de voiturette de 65 ans et plus sont deux fois plus impliqués dans les accidents mortels (38 %) que dans les accidents corporels (16 %).

Catégories socioprofessionnelles²

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 retraités, les professions intermédiaires et employés et les ouvriers.

Quelle que soit la CSP, la grande majorité (de 65 % à 95 %) des piétons et des conducteurs impliqués dans les accidents mortels **sont des hommes**, excepté pour les piétons retraités, cadres supérieurs et étudiants (autour de 50 % de femmes).

Dans les accidents mortels, parmi les conducteurs dont la CSP et l'alcoolémie sont connues, **46 % des personnes sans activité professionnelle et 43 % des chômeurs sont alcoolisés** (18 % pour l'ensemble des conducteurs).

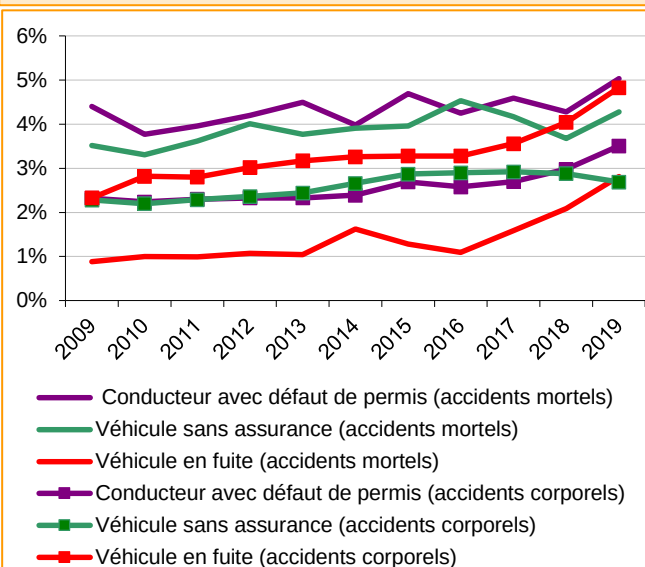
¹ En raison du changement d'outil (mise en place de TRAXy), les données 2019 sur les voiturettes ne sont pas exploitables.

² La CSP est connue pour 81 % des conducteurs d'accidents mortels et 79 % des piétons tués.

Statut du permis pour les conducteurs impliqués dans les accidents corporels

	Permis valide	Permis invalide ou suspendu	Défaut de permis	Total
Motocyclette	12 122	146	709	12 977
Voiture de tourisme	51 915	592	954	53 461
Véhicule utilitaire	5 516	78	102	5 696
Poids lourd	2 656	15	29	2 700
Transport en commun	797	2	11	810
Autre véhicule	422	5	26	453
Total	73 428	838	1 831	76 097

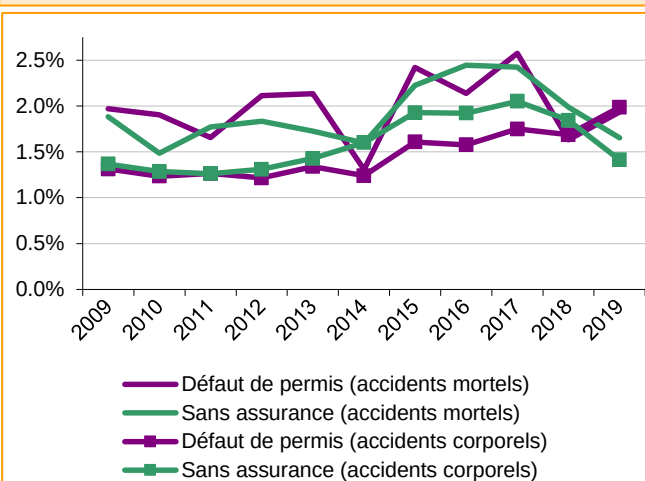
Défaut de permis, véhicule sans assurance, véhicule en fuite : évolution des infractions relevées lors des accidents corporels et mortels



Exemple de lecture pour l'année 2019 :

- Dans les accidents mortels, 5 % des conducteurs ont un défaut de permis. Cette proportion est de 3,5 % dans l'ensemble des accidents.
- Dans les accidents mortels, 4,3 % des véhicules sont sans assurance. Cette part est de 2,7 % dans l'ensemble des accidents.
- Dans les accidents mortels, 2,8 % des véhicules sont en fuite. Cette part est de 4,8 % dans l'ensemble des accidents.

Évolution de la part des conducteurs sans permis ou sans assurance, présumés non responsables



Conduite sans permis

En 2019, 5 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel et 4 % de ceux impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis valide. Ces proportions ont augmenté respectivement de 0,6 point et 1,2 point depuis 2009. **260 personnes ont été tuées** dans un accident avec un conducteur sans permis valide, soit 8 % 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 9 % pour les 18-24 ans, de 8 % pour les 25-34 ans, de 6 % pour les 35-44 ans, et entre 1 % et 2 % au-delà de 44 ans.

58 % des conducteurs sans permis valide impliqués dans un accident mortel conduisent un véhicule de tourisme et 32 % une motocyclette.

Parmi les conducteurs présumés non responsables des accidents corporels, la part de ceux sans permis valide est de 2 %. L'hypothèse que cette part est représentative de l'ensemble des conducteurs conduit à estimer que 770 000 personnes conduiraient sans permis en France (pour un nombre de permis valides de l'ordre de 38 millions).

Véhicules sans assurance

Dans 6 % des accidents mortels et 5 % des accidents corporels, un des véhicules n'est pas assuré. **202 personnes ont été tuées** dans ces accidents.

Les trois quarts de ces usagers tués se trouvaient dans le véhicule sans assurance (87 % des tués en 2 roues motorisées et 59 % des tués dans les véhicules de tourisme).

La proportion de véhicules sans assurance parmi l'ensemble des véhicules motorisés impliqués dans les accidents s'élève à 3 %. Ce ratio est de **7 % 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 1,4 %. Un principe de calcul analogue au défaut de permis conduit à estimer le nombre de conducteurs avec un véhicule sans assurance à près de 545 000.

Délit de fuite

Un conducteur ou un véhicule est en fuite dans 4 % des accidents mortels et 8 % des accidents corporels. Par rapport à 2009, cette proportion a triplé pour les accidents mortels et doublé pour les corporels.

137 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident avec délit de fuite, 101 en 2018.

La part des accidents avec délit de fuite est presque deux fois plus élevée la nuit (11 %) que le jour (6 %).





Facteurs comportementaux

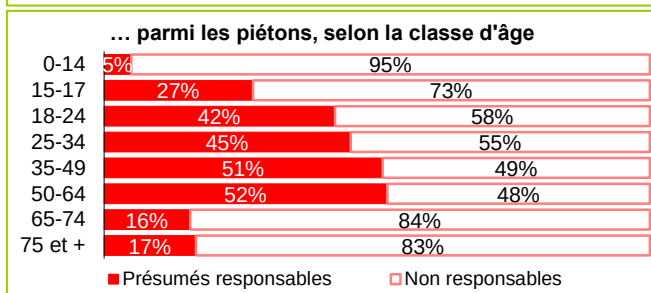
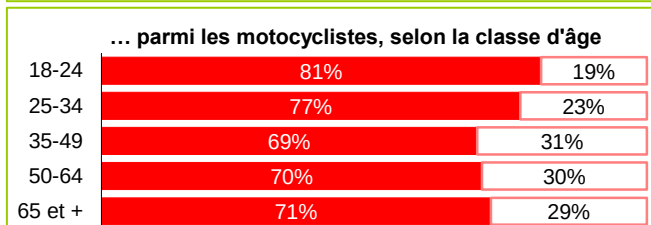
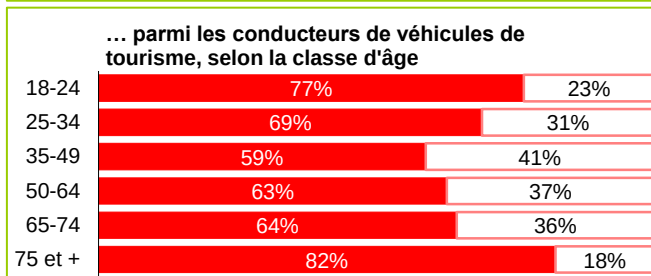
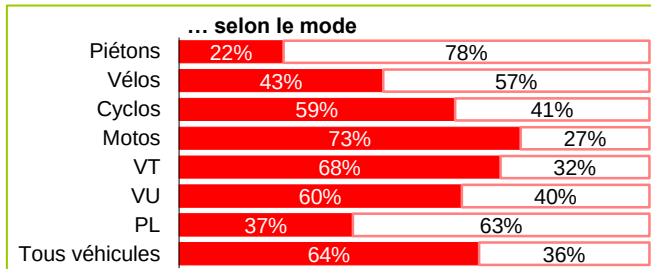
La responsabilité présumée	102
La vitesse	104
Le non-respect des règles de circulation	106
L'alcool	108
Les stupéfiants	110
La santé	112
Le défaut d'attention	114
La ceinture	115
L'équipement du cycliste	116
L'équipement en deux-roues motorisé	117
Les comportements déclarés des conducteurs	118
Les infractions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

La responsabilité présumée

En 2019, parmi les 3 244 personnes décédées sur la route, 1 944 étaient responsables de leur accident. 40 % des personnes tuées, soit 1 300 personnes, l'ont été par la faute d'un autre usager impliqué dans l'accident.

Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée lors de l'enquête réalisée par les forces de l'ordre et mentionnée dans les fiches BAAC.

Part des conducteurs et piétons présumés responsables dans les accidents mortels...



Victimes tuées et présumés responsables (PR)

	Total	Hommes	Femmes	% Hommes
Tués	3 244	2 509	735	77%
Total PR	3 085	2 586	499	84%
PR morts	1 944	1 670	274	86%
PR vivants	1 141	916	225	80%
Victimes tuées ...	1 300	839	461	65%
par un PR vivant...	1 112	724	388	65%
Homme	894	599	295	67%
Femme	218	125	93	57%
par un PR mort...	133	76	57	57%
Homme	116	65	51	56%
Femme	17	11	6	65%
dans un accident sans PR	55	39	16	71%

Lecture : 295 femmes sont tuées par un présumé responsable homme vivant.

Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués : les piétons dans 22 % de leurs accidents mortels (stable par rapport à 2018) et les cyclistes dans 43 %. En revanche les usagers de VT, de VU, de cyclomoteurs et de motocyclettes restent très souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués (respectivement 68 %, 60 %, 59 % et 73 %). Les conducteurs de poids lourds restent les moins présumés responsables des accidents mortels avec 37 %.

Automobilistes

La tranche d'âge 35-74 ans des conducteurs de véhicule de tourisme est associée à la proportion la plus faible de responsabilité présumée (59 % pour les 35-49 ans, 62 % pour les 50-64 ans et 63 % pour les 65-74 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 75 %. Les 25-34 ans confirment leur niveau élevé de responsabilité avec 69 %.

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 (35 ans et au-delà). La tranche des 65 ans et plus n'est pas suffisamment représentée (25 motards responsables sur un total de 35) pour que cette part de motards responsables puisse donner lieu à analyse.

Piétons

Dans les accidents corporels, la responsabilité présumée du piéton est présente dans 17,3 % des accidents. La part de responsabilité des piétons dans les accidents mortels représente globalement 22 %. Les jeunes de moins de 18 ans et les seniors sont peu responsables d'accidents mortels (entre 5 % et 27 %). Par contre, ils sont responsables dans presque la moitié des accidents chez les piétons âgés de 35 à 64 ans.

Les femmes sont souvent victimes

En 2019, parmi les 735 femmes décédées dans un accident de la route, 274 étaient elles-mêmes responsables de l'accident, soit 37 %. Les 1 670 hommes tués responsables représentent quant à eux 67 % des hommes décédés.

1 112 victimes non responsables sont tuées par un présumé responsable vivant, soit 87 %.

Les femmes représentent 16 % des présumées responsables alors qu'elles représentent 35 % des victimes tuées par un présumé responsable.

Profil de l'auteur présumé d'accident mortel (APAM) en 2019 - selon les forces de l'ordre

84 % des auteurs présumés sont des hommes, 33 % sont âgés de 18 à 30 ans, 93 % sont de nationalité française.

79 % habitent le département de l'accident, 60 % circulent sur une route départementale, 63% conduisent un véhicule de tourisme, 52 % 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 45 % des cas, alors que la plupart des conducteurs ont bien 12 points sur leur permis.

1 % des APAM circulait sans permis valide.

Plus de la moitié des APAM décèdent (62 %), mais un peu plus d'un quart (26 %) est indemne après l'accident.

Auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) ¹

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 700 APAM par classe d'âge.

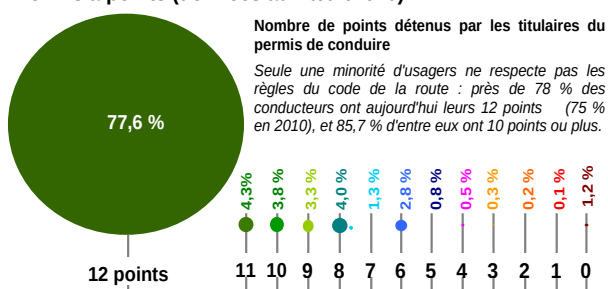
La vitesse excessive ou inadaptée est la première des causes principales identifiée. Elle intervient pour au moins un accident mortel sur 3. L'alcool intervient pour au moins un accident mortel sur 5, le refus de priorité au moins un accident mortel sur 10.

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.

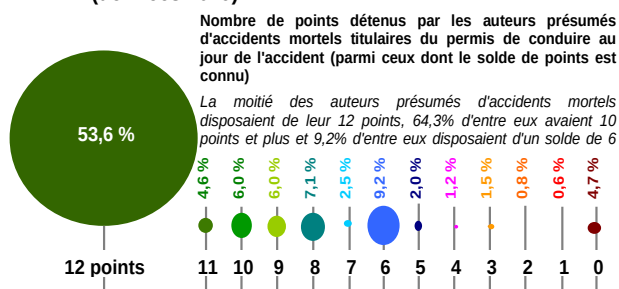
Le non-respect des priorités est prépondérant chez les femmes et chez les plus âgés (65 ans et plus), les seniors ayant plus de mal pour certains à s'insérer dans la circulation.

Comparaison entre le nombre de points détenus par les APAM et le nombre de points de l'ensemble des conducteurs (source FNPC²)

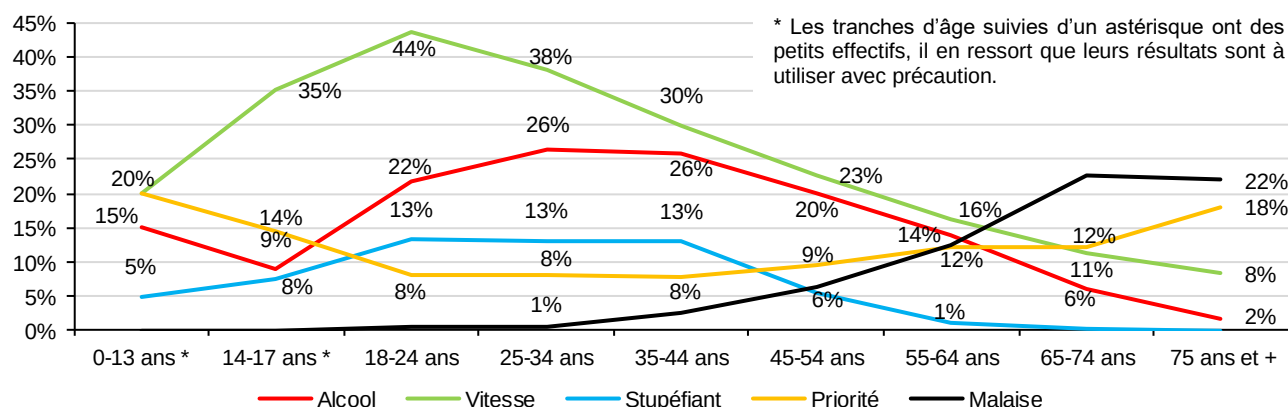
Permis à points (données au 20/01/2020)



APAM (données 2019)



Auteurs présumés d'accidents mortels : causes principales d'accidents mortels (en causes multiples) selon l'âge des auteurs présumés responsables sur les 3 ans 2017-2019 en France métropolitaine



¹ Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points – Bilan statistique de l'année 2019, ONISR, 2020.

² Fichier National du Permis de Conduire

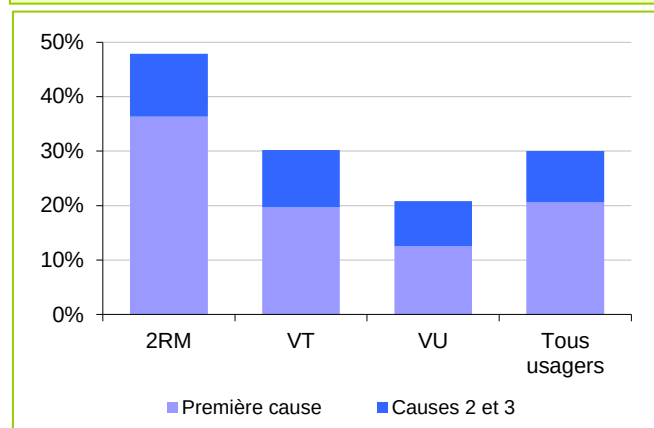
La vitesse

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

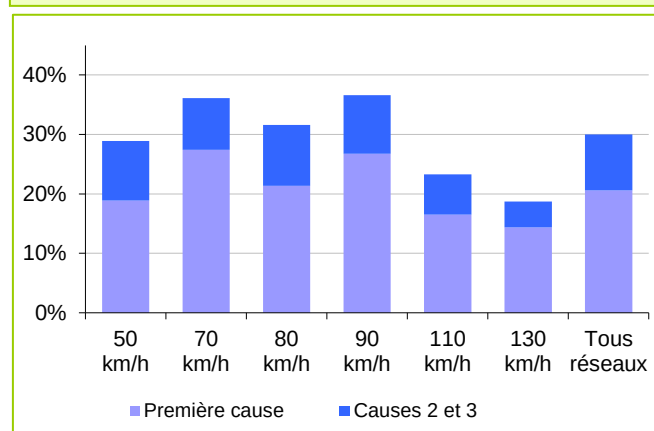
* Rétention du permis et convocation devant le tribunal.

Part du facteur vitesse selon la catégorie du véhicule dans les accidents mortels (APAM 2019)



* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

Part du facteur vitesse selon la vitesse limite autorisée dans les accidents mortels (APAM 2019)



* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

Vitesse maximale autorisée¹

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 1^{er} juillet 2018², 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 sous certaines conditions. 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'ordre³, une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2019 dans 30 % des accidents (causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (48 %).

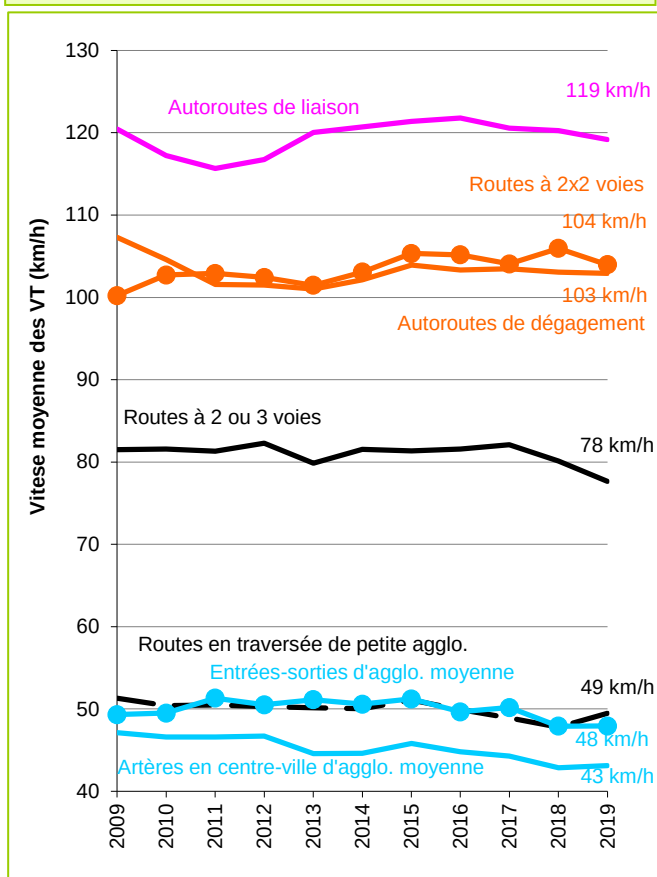
Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 70 km/h (36 % des causes multiples), ce qui reflète probablement la difficulté pour les conducteurs de percevoir la spécificité de ces sections et de prendre conscience des 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.

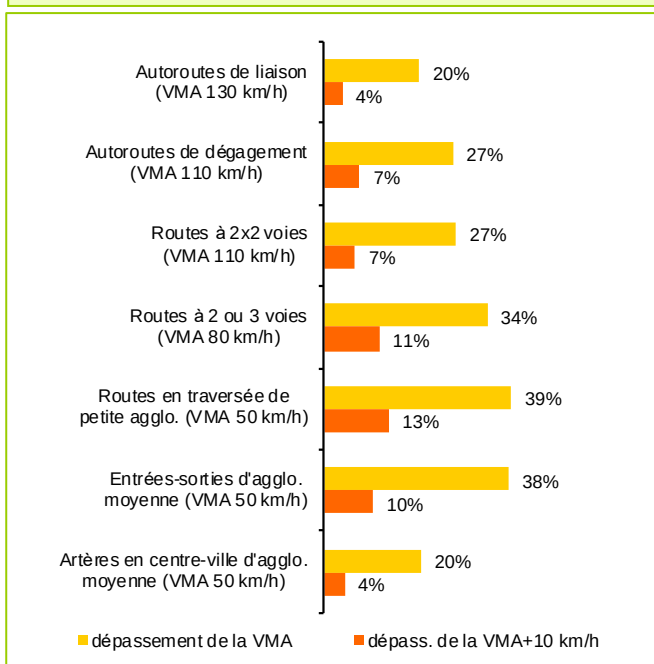
³ Fiche « La responsabilité présumée » et *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan 2019, ONISR, 2020.*

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme (VT), par réseau



Source : Observatoire des vitesses 2019, ONISR 2020.

Taux de dépassement de la VMA et de la VMA + 10 km/h par les VT, de jour



Source : Observatoire des vitesses 2019, ONISR 2020.

Vitesses moyennes pratiquées

Les observations des vitesses pratiquées en 2019¹ indiquent une légère baisse de la vitesse moyenne des VT sur l'ensemble des réseaux hors agglomération. En agglomération, la tendance est à la stagnation voire à la hausse, 1 km/h de plus pour les VT en traversée de petites agglomérations et pour les VU dans les grandes agglomérations.

Sur les routes limitées à 80 km/h depuis mi-2018, la vitesse moyenne pratiquée sur l'année baisse de - 2,5 km/h. Par rapport à l'année 2017, dernière année complète avec une VMA à 90 km/h, la baisse est de l'ordre de - 4 km/h. Les taux de dépassement de la VMA restent élevés sur les axes urbains (39 % en traversée de petites agglomérations et 38 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes). Il est de 34% sur les routes limitées à 80km/h ; mais désormais seuls 11 % des véhicules roulent au-delà de 90 km/h contre 20 % en 2017 quand la VMA était de 90 km/h.

VMA, vitesses pratiquées et accidentalité

Selon différentes expériences internationales rapportées par l'OCDE², une baisse de 10 km/h de la VMA induit généralement une baisse des vitesses pratiquées de 2 à 5 km/h, selon les actions de communication et de contrôle. 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/h³. Depuis la généralisation, la baisse a été en moyenne de - 3,5 km/h pour les VT, et - 1,8 km/h pour les PL⁴.

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, Elvik⁵ 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-rouitiere.interieur.gouv.fr/contenus/etudes-et-recherches/comportements-en-circulation/observations/observatoire-des-vitesses>

² International Transport Forum (OCDE), *Speed and Crash risk*, 2018.

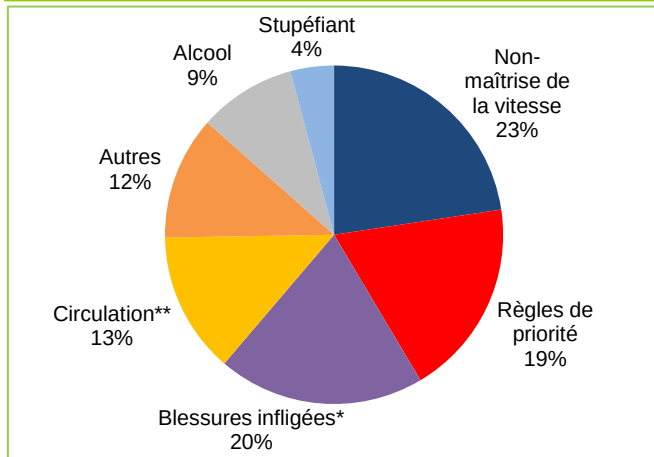
³ *Expérimentation de l'abaissement de la vitesse limite autorisée à 80 km/h - Bilan des observations des vitesses pratiquées*, Cerema, décembre 2017.

⁴ voir p. 40-41, l'évaluation de la mesure VMA 80 km/h et les résultats de l'observatoire des vitesses spécifique 80 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

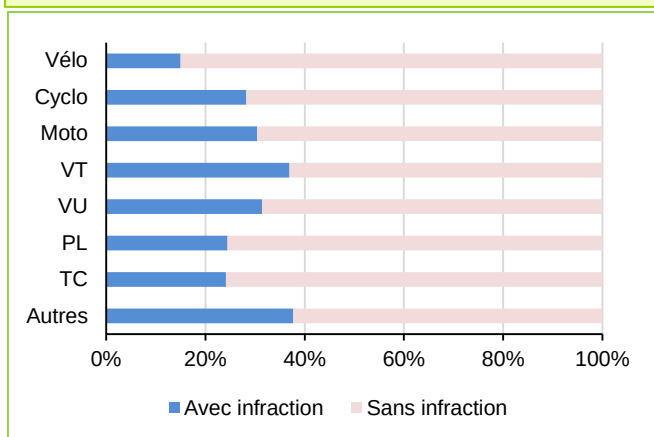
Répartition des infractions commises par les conducteurs, relevées dans le BAAC (parmi celles relevées plus de 100 fois)



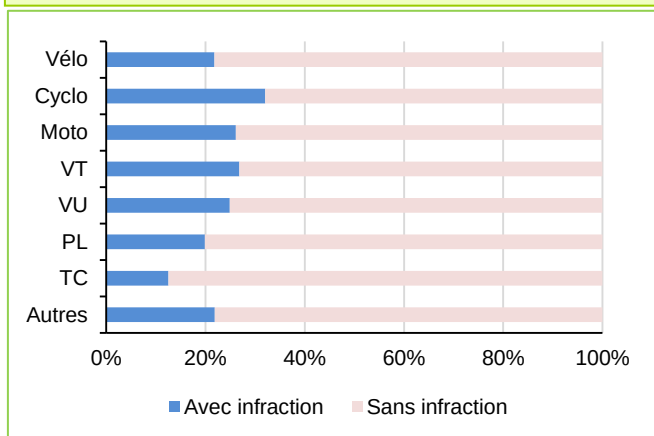
* « Blessures infligées » regroupe les infractions relevées pour des blessures involontaires infligées à un tiers par un conducteur.

** « 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 non mortels



Le code de la route fixe les règles 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. **22% des accidents mortels ont au moins une cause liée au non-respect des règles de circulation. (source APAM).**

Les BAAC permettent de saisir jusqu'à 2 infractions constatées par usager. Pour autant, le champ « infraction » reste peu renseigné. Il comprend néanmoins 32 667 infractions relevées chez les conducteurs. 89 % 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 2019, parmi les 87 984 conducteurs impliqués dans des accidents corporels non mortels, 23 027 conducteurs, soit 26 %, ont eu au moins une infraction relevée. Pour les accidents mortels, ce taux est plus élevé : 33 % (1 545 conducteurs sur les 4 646 impliqués). Lors d'un accident, des infractions peuvent être relevées à chaque conducteur impliqué.

Hommes - femmes

Dans les accidents corporels, 28 % des conducteurs hommes ont commis une infraction contre 24 % de femmes. Chez les conducteurs majeurs, c'est pour les 18-24 ans que la différence entre les deux sexes est la plus importante (31 % des hommes et 25 % des femmes). La différence se réduit avec l'âge : entre 35 et 54 ans, elle est de 4 points, et au-delà de 55 ans, il n'y a plus de différence.

Piétons

Le BAAC permet de dénombrer les infractions relatives aux piétons impliqués dans les accidents. Ainsi en 2019, 1 689 infractions ont été relevées (dont 20 infractions pour les EDP sans moteur) ; la quasi-totalité concerne la traversée ou la circulation irrégulière de piétons sur la chaussée. 350 piétons, soit 8 sur 10, sont décédés alors qu'ils traversaient la chaussée ou la rue. Parmi ceux-ci, dans deux tiers des cas, le piéton traversait hors passage piéton ; dans un quart des cas, à moins de 50 m d'un passage. Un quart des piétons décédés en traversant sur passage piéton, l'a été alors que la signalisation lumineuse l'autorisait à traverser. La part des heurts de piétons sur trottoirs (9 %) est en hausse en 2019 contre 4 % en 2018.

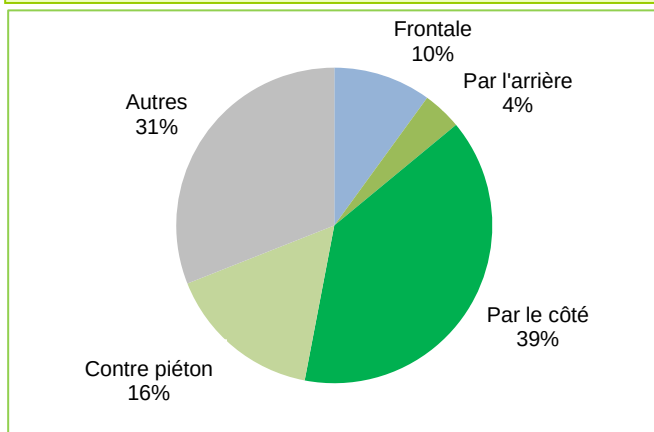
Distances de sécurité

24 625 infractions pour « conduite d'un véhicule sans laisser une distance de sécurité avec le véhicule qui précède » ont été relevées en 2019, en augmentation de 19 % par rapport à 2018.

Sur autoroute, l'observatoire des comportements 2019 de la SANEF¹ relève que 29 % des conducteurs ne respectent pas les distances de sécurité sur la voie de gauche.

¹ <https://www.groupe.sanef.com/fr/actualite/observatoiresanef2019des-comportementssurautoroute>

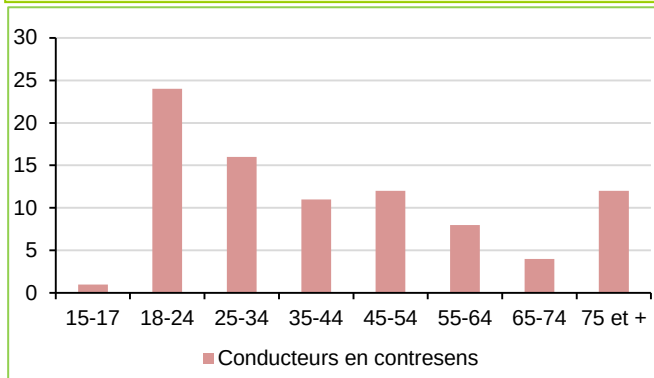
Répartition des personnes tuées en intersection par type de collision



Causes principales (multi-causes) des accidents mortels selon l'étude des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels 2019

Causes identifiées dans un accident mortel	France métropolitaine
Vitesse	30%
Alcool	18%
Inattention	10%
Priorité	10%
Stupéfiant	8%
Malaise	7%
Dépassement dangereux	5%
Somnolence / Fatigue	3%
Changement de file	3%
Contresens	3%
Téléphone	1%
Non respect des distances de sécurité	1%
Obstacle	0%
Facteurs liés au véhicule	0%
Autre cause	11%
Cause indéterminée	13%
Total	122%

Répartition des conducteurs d'un véhicule de tourisme à contresens impliqués dans les accidents selon la classe d'âge



Seuls les accidents sur les autoroutes et routes à chaussées séparées sont pris en compte.

Corridor de sécurité :

Depuis 2018, les conducteurs doivent s'écarter des personnes arrêtées ou des intervenants, voire se déporter pour laisser une voie sur autoroute.

Refus de priorité

Le nombre d'infractions liées aux règles de priorité en intersection s'élève à 718 045 en 2019 ; infractions relevées par contrôle automatisé, dans 6 cas sur 10.

En 2019, 19 133 accidents corporels se sont produits en intersection : 618 personnes ont été tuées et 23 640 blessées, soit 19 % de la mortalité routière et 34 % des blessés. 16 % des accidents en intersection se sont déroulés hors agglomération, mais ils ont occasionné la moitié des décès. 82 % des blessés en intersection l'ont été en agglomération.

Vitesse

12 953 081 infractions pour excès de vitesse ont été relevées en 2019, dont 94 % par le contrôle automatisé. Selon les données du fichier BAAC, le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » est recensé dans 16 % des accidents et 30 % des accidents mortels.

Sur autoroute, l'observatoire des comportements 2019 de la SANEF relève que 43 % des véhicules roulent au-dessus de 130 km/h et 4 % au-dessus de 150 km/h (augmentation par rapport à 2018 où l'on avait respectivement 38 % et 3 %).

Dépassement dangereux

Selon les données du fichier BAAC concernant les manœuvres principales avant l'accident, 7 % des accidents impliquent au moins un véhicule effectuant une manœuvre de dépassement. Ces accidents ont occasionné 6 % des décès (204 personnes tuées).

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. En 2019, les infractions relatives à la vitesse concernent principalement le « dépassement de véhicule par la droite » (21 033 infractions, en augmentation de + 38 %), le « dépassement malgré une interdiction signalée » (13 275 infractions, en baisse de - 3 %) et le « dépassement de véhicule sans avertissement préalable nécessaire du conducteur dépassé » (7 594 infractions, en augmentation de + 28 %).

Sur autoroute, l'observatoire des comportements 2019 de la SANEF¹ relève que 29 % des conducteurs n'utilisent pas le clignotant pour doubler et 45 % ne l'utilisent pas pour se rabattre.

Contresens et sens interdit

Sur une autoroute ou une route à chaussées séparées, 116 accidents, dont 24 mortels, sont dus en 2019 à un véhicule circulant à contresens. Ils ont occasionné 35 tués. 51 733 infractions (retrait de 4 points) pour « circulation en sens interdit » ont été relevées en 2019 sur l'ensemble des réseaux.

¹ Dossier de presse, Observatoire Sanef des comportements, 8^{ème} édition, Juillet 2019.

L'alcool

Dans 32 % 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*
5 821	5 887	799	549	7875	3 651	10

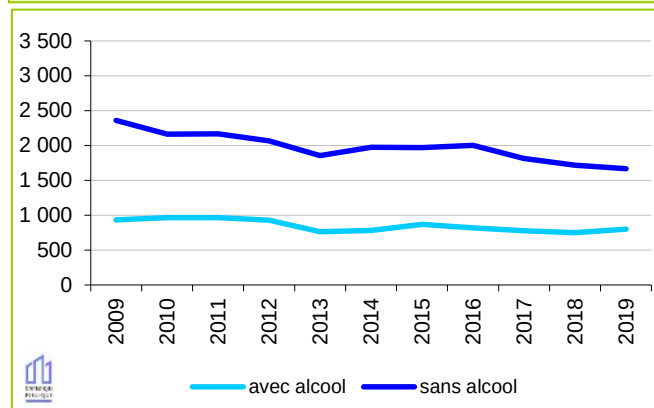
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans les accidents avec alcool entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019	2005 et 2010
7,0 %	- 2,1 %	- 6,6 %

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés (B) dans les accidents avec alcool

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers tués dans les accidents avec alcool a baissé en moyenne de - 2,1 % 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	2019
avec alcool	963	964	925	762	779	866	819	778	747	799
sans alcool	2 160	2 168	2 064	1 854	1 974	1 971	2 003	1 814	1 715	1 665
Total taux d'alcool connu	3 123	3 132	2 989	2 616	2 753	2 837	2 822	2 592	2 462	2 464
Ensemble de la mortalité	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477	3 448	3 248	3 244

Part de mortalité des accidents avec alcool...

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
parmi les accidents au taux d'alcool connu	31%	31%	31%	29%	28%	31%	29%	30%	30%	32%
parmi l'ensemble des accidents mortels	24%	24%	25%	23%	23%	25%	24%	23%	23%	25%

Lecture : en 2019, 2 464 personnes ont été tuées dans un accident où l'alcoolémie était connue. Parmi elles, 799 l'ont été dans un accident avec alcool. $799/2464 = 32\%$.

Parmi l'ensemble des 3 244 personnes tuées en 2019, les 799 qui l'ont été dans un accident avec alcool en représentent : $799/3\,244 = 25\%$.

La consommation d'alcool en population générale, MILDECA 2019

- 3,4 millions de personnes ont une consommation à risque
- 19,4% des jeunes de 18 à 24 ans ont connu des ivresses régulières (au moins dix ivresses au cours des 12 derniers mois) en 2017
- 10% des 18-75 ans boivent à eux seuls 58% de l'alcool consommé

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 ACTUSAM¹, 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 2019, au moins 799 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool². Elles représentent **32 % 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 **1 052 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident avec un conducteur alcoolisé, contre 985 en 2018**.

En 2019, au moins 5 821 accidents impliquent un conducteur alcoolisé, soit 15 % des accidents dont l'alcoolémie est connue. Les accidents avec un conducteur alcoolisé sont nettement **plus graves que les autres**. 13 % sont mortels contre 5 % pour ceux sans alcool.

Conduite sous influence

Au moins 1 016 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise d'une substance psychoactive, alcool ou stupéfiants, soit **44,4 % des personnes tuées** dans un accident avec alcool/stup. connus. Extrapolé sur l'ensemble des accidents, on estime que **1 442 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident impliquant un conducteur sous influence, contre 1 414 en 2018** :

- la moitié des conducteurs concernés sont uniquement alcoolisés ;
- un quart seulement sous l'emprise de stupéfiants ;
- un quart cumule les deux.

Ces parts varient en fonction de l'âge : la part de l'alcool seul passe de 34 % pour les 18-24 ans, à 47 % pour les 35-44 ans, à 64 % pour les 45-54 ans et à 85 % pour les 55-64 ans. A l'inverse, la part des conducteurs cumulant les deux est respectivement de 35 %, 28 %, 16 % et 1 %.

En 2019, 71 % des accidents corporels du fichier BAAC (75 % pour les mortels) disposent de l'information alcool.

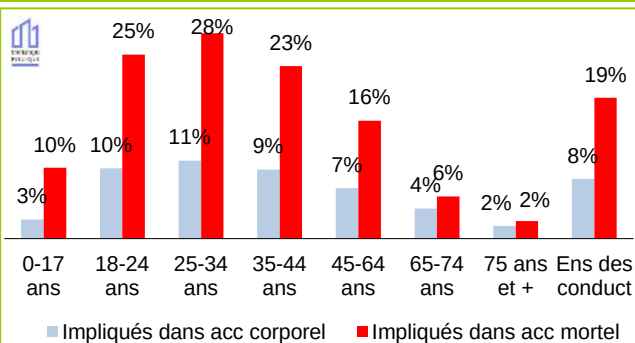
Les analyses sont donc réalisées sur les accidents où l'alcoolémie est connue, en distinguant :

- **les accidents avec alcool** : au moins un conducteur impliqué a une alcoolémie illégale ;
- **les accidents sans alcool** : tous les conducteurs ont une alcoolémie renseignée et légale ;
- **les accidents avec alcoolémie indéterminée** : au moins un conducteur à l'alcoolémie non connue ; sans conducteur avec une alcoolémie illégale.

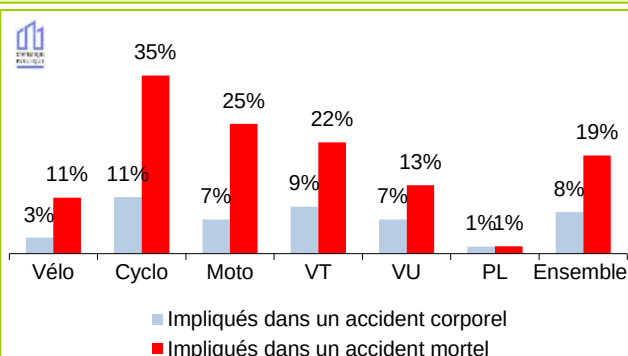
¹ Jean-Louis MARTIN et al., Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM), DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.

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 ».

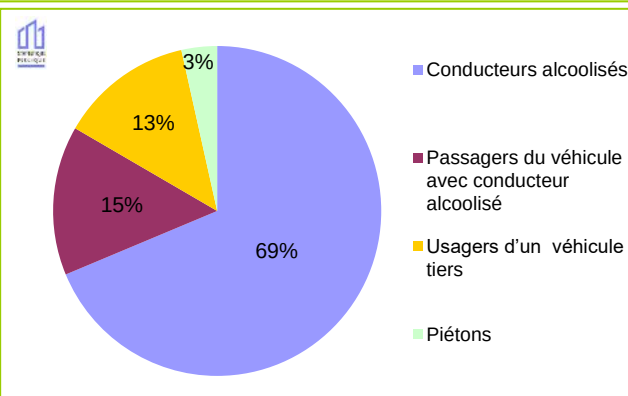
Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcoolémie connu, selon la tranche d'âge



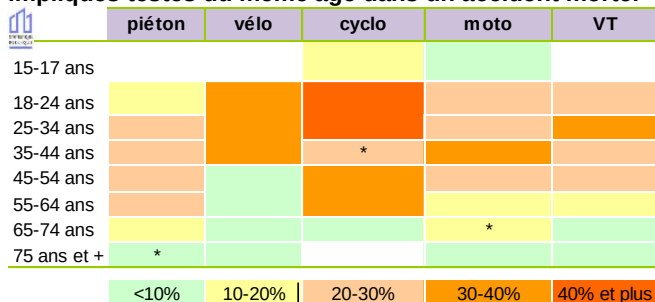
Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcoolémie connu, selon la catégorie d'usagers



Répartition des personnes tuées dans les accidents avec conducteur alcoolisé



Part des conducteurs/piétons alcoolisés parmi les impliqués testés du même âge dans un accident mortel



Lecture : parmi les conducteurs motocyclistes de 35 à 44 ans impliqués dans un accident mortel avec alcool connu, entre 30 et 40 % sont positifs à l'alcool.

* Effectifs faibles (= taux d'alcool connu pour moins de 20 personnes).

Conducteurs alcoolisés

Dans les accidents mortels pour lesquels l'alcoolémie est connue, 19 % des conducteurs sont alcoolisés. L'alcool au volant concerne toutes les générations et particulièrement les personnes âgées de **18 à 44 ans**.

Selon le mode de déplacement, les parts de conducteurs alcoolisés varient : **35 % des conducteurs de cyclomoteur** impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés, mais seuls 1 % des conducteurs de PL impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés.

Parmi les 737 conducteurs alcoolisés impliqués dans des accidents mortels, 61% sont des automobilistes et 14 % des motards ou 6 %cyclomotoristes.

Le taux d'alcool est souvent très au-delà du seuil légal puisque **la moitié des conducteurs alcoolisés impliqués a un taux supérieur à 1,5 g/l**, et même 60 % pour les accidents mortels.

Piétons alcoolisés

L'alcoolémie des piétons tués est connue pour la moitié d'entre eux. Sur les 260 piétons tués en 2019 avec une alcoolémie connue, 60 ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l (soit 23 % d'entre eux) et concerne tous les âges. Pour 24 d'entre eux, il est supérieur à 2 g/l.

36 des 60 piétons alcoolisés tués l'ont été hors agglomération, soit 3 sur 5 contre 3 sur 10 pour les piétons non alcoolisés.

Victimes des accidents avec alcool

Huit personnes tuées sur dix 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 deux fois sur trois sans tiers (un véhicule seul sans piéton), soit le double que les accidents sans alcool. Par ailleurs, **un tiers des conducteurs de VT tués alcoolisés ne portaient pas de ceinture** (parmi les usagers dont le port de la ceinture est renseigné), contre 10 % des conducteurs VT tués non alcoolisés.

La nuit et le week-end

71 % des accidents mortels avec alcool ont lieu de nuit (contre 30 % pour les accidents sans alcool).

La nuit, l'alcool est présent dans la moitié des accidents mortels (et atteint 66 % le week-end), alors que de jour, l'alcool est présent dans 16 % 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 deux 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 deux 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
2 547	2 589	494	308	3 604	1 722	14

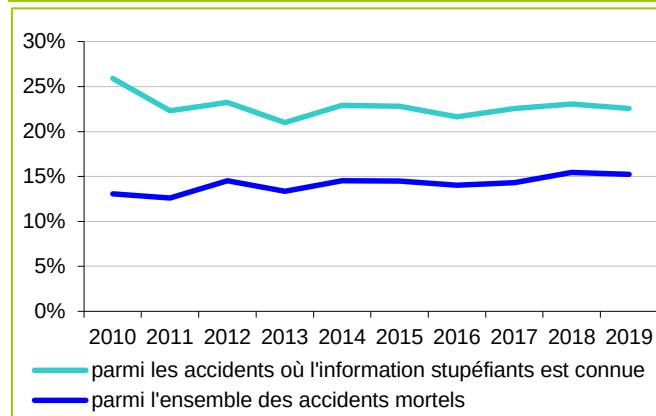
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans les accidents avec stupéfiants entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019
- 1,6 %	- 0,6 %

* 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...

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
... avec stupéfiants	522	499	531	436	492	501	488	494	502	494
... sans stupéfiants	1494	1739	1754	1640	1655	1694	1768	1694	1675	1697
Total										
information stupéfiants	2016	2238	2285	2076	2147	2195	2256	2188	2177	2191
Ensemble de la mortalité	3992	3963	3653	3268	3384	3461	3477	3448	3248	3244

Part de la mortalité dans les accidents avec stupéfiants...

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
... parmi les accidents où l'information stupéfiants est connue	26%	22%	23%	21%	23%	23%	22%	23%	23%	23%
... parmi l'ensemble des accidents mortels	13%	13%	15%	13%	15%	14%	14%	14%	15%	15%

Lecture : en 2019, 2 191 personnes ont été tuées dans un accident où la consommation de stupéfiants était connue. Parmi elles, 494 l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants. $494/2191 = 23\%$. Parmi l'ensemble des 3 244 personnes tuées en 2019, les 494 qui l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants en représentent : $494/3\,244 = 15\%$.

Un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel¹. 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%.

En 2019, d'après le fichier BAAC, au minimum 494 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants. Elles représentent **23 % des personnes tuées** dans les accidents mortels dont le résultat du test est connu. Extrapolé sur l'ensemble des accidents, il est estimé **que 731 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants**, contre 749 en 2018.

Conducteurs alcoolisés et positifs pour au moins un produit stupéfiant

Parmi les 453 conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel en 2019, **la moitié (228) 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 44 ans ;
- 36 % pour les conducteurs âgés de 45 à 64 ans ;
- 58 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme quel que soit l'âge.

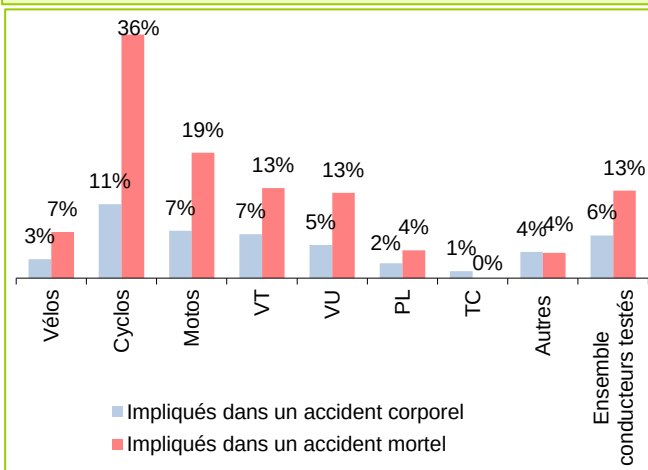
Parmi les 670 conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels et dont le résultat du test aux stupéfiants est connu, 34 % sont également positifs à au moins un stupéfiant.

En 2019, 39 % 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 :

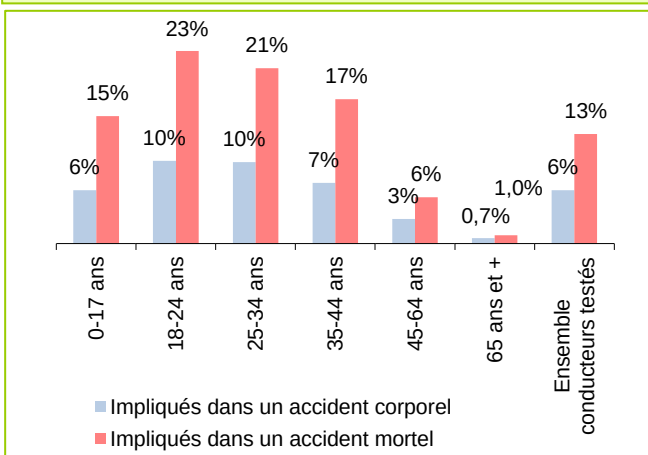
- les accidents avec stupéfiants, c'est-à-dire ceux où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif,
- les accidents sans stupéfiant, c'est-à-dire ceux où tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés négatifs aux stupéfiants,
- les accidents où l'information « stupéfiants » est indéterminée, 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/lfsttar 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, 23 % sont positifs à au moins un stupéfiant.

Drogues, chiffres clés 8^{ème} 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, 13 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants (même part qu'en 2018¹). Cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 36 % 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 62 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 19 % des conducteurs de motocyclette,
- à 92 % des hommes,
- à 29 % âgés de 18 à 24 ans, à 32 % de 25 à 34 ans et à 23 % de 35 à 44 ans.

Parmi les 18-24 ans, 23 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est équivalente pour les 25-34 ans (21 %) et baisse fortement à partir de 45 ans (6 % pour les 45-64 ans).

Une analyse² 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 2019, un résultat de test aux stupéfiants est renseigné pour 42 % des piétons tués (204 personnes sur 483).

42 piétons tués sur les 204 contrôlés sont positifs aux stupéfiants. 27 de ces piétons tués sont âgés de 25 à 54 ans.

La nuit, le jour et le type de journée

La nuit, 24 % des accidents mortels (stupéfiants renseignés) impliquent un conducteur positif aux stupéfiants ; contre 20 % de jour. Ils sont également plus souvent présents dans les accidents mortels le week-end que les jours ouvrés (28 % contre 17 %).

Proportion d'accidents avec conducteur positif aux stupéfiants parmi les accidents mortels renseignés

	Jours ouvrés	Week-end	Ensemble
Jour	17%	27%	20%
Nuit	17%	30%	24%
Ensemble	17%	28%	22%

Exemple de lecture : le week-end, la nuit, dans 30 % des accidents mortels, au moins un conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants.

¹ Malgré ce qui est écrit dans le bilan de l'accidentalité de 2018 de la sécurité routière, cette proportion était bien de 13 % en 2018.

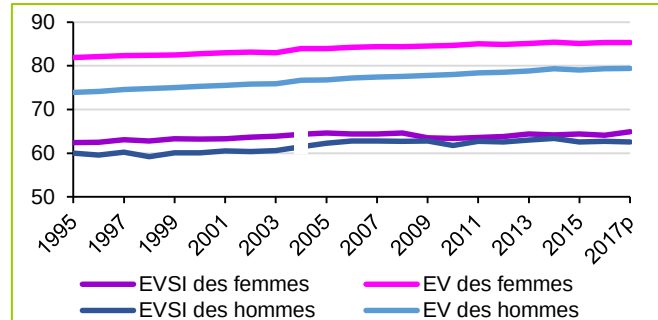
² Analyse réalisée par le Cerema sur la base de données VOIESUR.

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.

Espérance de vie (EV) et espérance de vie sans incapacité (EVSI) entre 1995 et 2017 par sexe



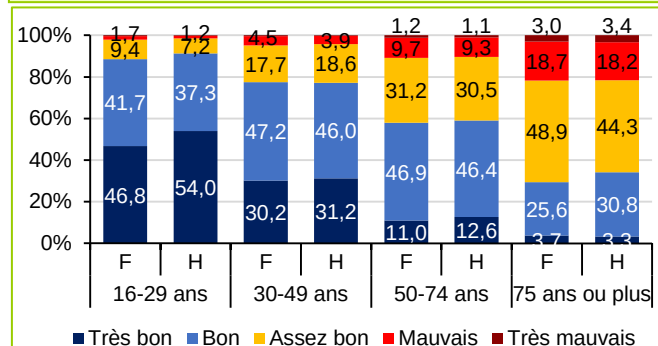
Sources : INSEE - EUROSTAT

p : résultats provisoires.

Note : rupture de série de l'EVSI en 2004.

Lecture : en 2017, l'espérance de vie sans incapacité pour les femmes s'élève à 64,9 ans et celle des hommes à 62,6 ans.

Etat de santé perçu selon l'âge et le sexe en 2017



Sources : INSEE - DREES

Lecture : 46,8 % des femmes et 54,0 % des hommes âgés de 16 à 29 ans se déclarent en très bonne santé en 2017.

Repérage précoce et intervention brève

REPERAGE PRECOCE

Consommation déclarée → Evaluation du risque → Intervention brève → Accompagnement

Questionnaire FACE (formule pour approcher la consommation d'alcool par entretien)

- À quelle fréquence consommez-vous des boissons contenant de l'alcool ?
Jamais = 0 ; Une fois par mois ou moins = 1 ; Deux à 4 fois par mois = 2 ; Deux à 3 fois par semaine = 3 ; Quatre fois par semaine ou plus = 4 ; **Score :**
- Combien de verres standard buvez-vous, les jours où vous buvez de l'alcool ?
1 ou 2 = 0 ; 3 ou 4 = 1 ; 5 ou 6 = 2 ; 7 à 9 = 3 ; 10 ou plus = 4 ; **Score :**
- Est-ce que votre entourage vous a fait des remarques concernant votre consommation d'alcool ?
Non = 0 ; Oui = 4 ; **Score :**
- Vous est-il arrivé de consommer de l'alcool le matin pour vous sentir en forme ?
Non = 0 ; Oui = 4 ; **Score :**
- Vous est-il arrivé de boire et de ne plus vous souvenir le matin de ce que vous avez pu dire ou faire ?
Non = 0 ; Oui = 4 ; **Score :**

Interprétation du score total ; hommes (H) / femmes (F)

Risque faible ou nul : H moins de 5 ; F moins de 4 : **renforcement des conduites favorables à la santé**
Consommation excessive probable : H 5 à 8 ; F 4 à 8 : **intervention brève**
Dépendance probable : H et F plus de 8 : **proposer une consultation d'addictologie**

Questionnaire CAST (Cannabis Abuse Screening test)

- Avez-vous déjà fumé du cannabis avant midi ?
- Avez-vous déjà fumé du cannabis lorsque vous étiez seul(e) ?
- Avez-vous déjà eu des problèmes de mémoire quand vous fumez du cannabis ?
- Des amis ou des membres de votre famille vous ont-ils déjà dit que vous devriez réduire votre consommation de cannabis ?
- Avez-vous déjà essayé de réduire ou d'arrêter votre consommation de cannabis sans y parvenir ?
- Avez-vous déjà eu des problèmes à cause de votre consommation de cannabis (dispute, bagarre, accident, mauvais résultat à l'école...)

Une réponse positive : information minimale sur les risques
Deux réponses positives au test doivent amener à s'interroger sérieusement sur les conséquences de la consommation : intervention brève.
Trois réponses positives ou plus doivent amener à proposer une consultation d'addictologie.

A partir de 75 ans, une majorité de personnes déclare¹ être limitée durablement (plus de 6 mois) dans les activités habituelles, en raison de problèmes de santé. Cette part, faible chez les jeunes (moins de 9 % chez les 16-24 ans), augmente avec l'âge (30 % chez les 55-64 ans, 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 préfet.

Repérer les addictions

44,4 % des décès routiers en métropole en 2019 et 67 % en outre-mer sur la période 2015-2019 interviennent dans un accident où un conducteur est sous emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

Pour l'OFDT², 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 risque³ (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.

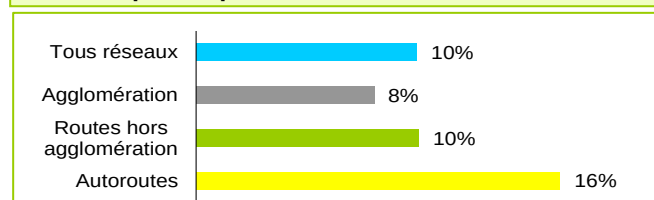
³ Ne pas consommer plus de 10 verres par semaine, 2 verres par jour, pas tous les jours (experts sanitaires et pouvoirs publics)

Dans le fichier BAAC, la fréquence des facteurs « malaise » et « somnolence / fatigue » augmente avec l'âge et devient importante après 50 ans. Ces facteurs concernent 30 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués âgés de plus de 64 ans. Ils sont présents dans **10 % de la mortalité routière** entre 2015 et 2019 (16 % sur autoroutes), soit 1 680 personnes tuées.

Part des conducteurs de véhicule de tourisme tués avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue », selon l'âge, pour la période 2015-2019

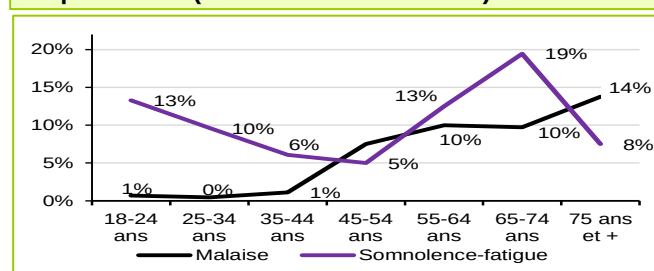
Classe d'âge	Conducteurs VT tués avec facteur malaise ou somnol./fatigue	Total conducteurs VT tués	Part des conducteurs VT tués avec facteur malaise ou somnol./fatigue
0-17 ans	0	14	0%
18-24 ans	69	1 268	5%
25-49 ans	139	2 363	6%
50-64 ans	197	1 045	19%
65-74 ans	217	704	31%
75 ans et +	316	1 050	30%
Ensemble	938	6 444	15%

Proportion de personnes tuées dans un accident avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue » présent chez au moins un conducteur impliqué, selon le milieu, pour la période 2015-2019



Exemple de lecture : en agglomération, 8 % des personnes tuées le sont dans un accident où le facteur « malaise » ou « somnolence / 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 2017-2019)



La prise de médicaments

Près de 4 % des accidents¹ en France seraient attribuables aux médicaments. Ce facteur de risque, plus faible que pour la vitesse ou l'alcool 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'ANSM², 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 étude³ 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.

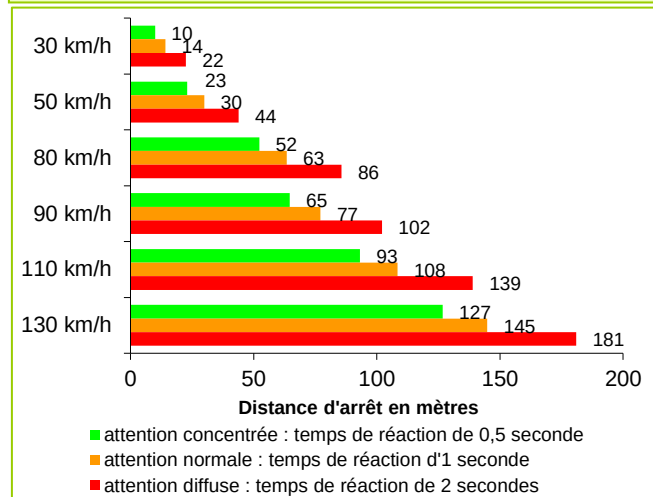
² Consommation des benzodiazépines en France, ANSM, avril 2017.

³ Léger D., Ement P., *Somnolence et risque accidentel*, La Presse Médicale, 2015.

Le défaut d'attention

En 2019, un « défaut d'attention » est relevé chez un conducteur dans un accident corporel sur cinq, coûtant la vie à 391 personnes en France.

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)

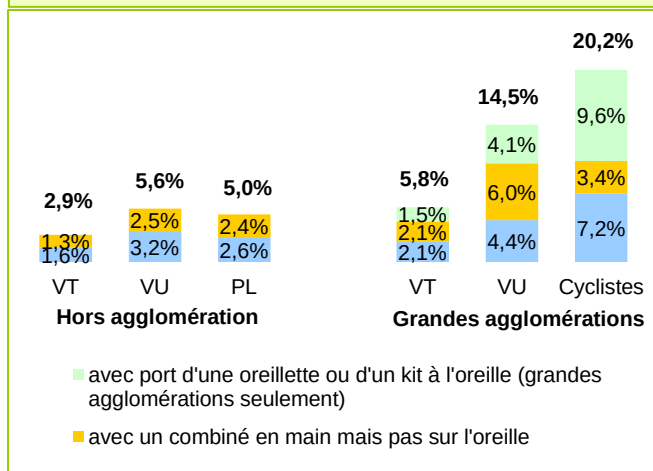


Sources de distraction spécifiques chez les conducteurs

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 2019)



Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2019, ONISR, 2020.

Conduire exige une concentration permanente, et la bonne prise d'information tout au long d'un parcours permet de réduire les risques d'un accident. Néanmoins, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, diminuant sa faculté à détecter les événements de la circulation et à anticiper. Il existe plusieurs types de distracteurs (visuels, manuels, auditifs ou cognitifs) provenant de sources internes ou externes au véhicule. L'inattention se manifeste assez souvent par une errance mentale (« mind wandering », le fait d'être perdu dans ses pensées).

Diverses études délivrent des résultats statistiques convergents :

- selon les données APAM 2019, un facteur causal « **inattention ou téléphone** » est relevé dans **11 % des accidents mortels**, en France ;
- une analyse multifactorielle sur 5 ans (2015-2019) des causes d'accidents¹ sur autoroutes concédées, en France, démontre que **l'inattention intervient dans 15 % des accidents mortels** ;
- pour 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

En 2019, **435 000 infractions**² (+ 7 % par rapport à 2018) ont concerné l'utilisation du téléphone ou oreillette au volant. Téléphoner multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel ; selon l'Ifsttar-Inserm³, un accident corporel sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. Téléphoner avec ou sans « kit mains libres » conduit au même niveau de risque en raison de la composante cognitive et auditive de l'action.

Les observations⁴ des véhicules en circulation de jour ont relevé hors agglomération que 2,9 % des conducteurs de VT, 5,6 % des conducteurs de VU et 5,0 % des conducteurs de PL utilisaient un téléphone tenu en main ou à l'oreille. Le port à l'oreille semble baisser au profit de la manipulation à la main.

Dans les grandes agglomérations, la hausse de l'utilisation est marquée pour tous les usagers : 20,2 % des cyclistes observés utilisent le téléphone ou portent des oreillettes/casque, 15,5 % des conducteurs de VU et 5,8 % des conducteurs de VT.

¹ Analyse des accidents mortels et corporels 2019, ASFA, juillet 2020.

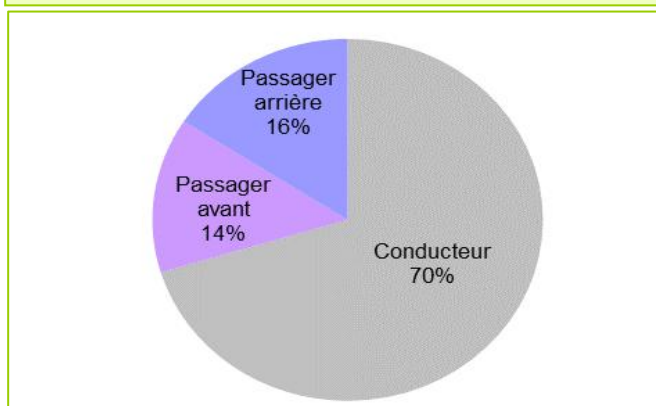
² Fichier des infractions au code de la route, bilan statistique 2019, ONISR, 2020

³ Téléphone et sécurité routière, expertise collective, Ifsttar-Inserm, avril 2011.

⁴ Observatoire des comportements, résultats de l'année 2019, ONISR, 2020.

La ceinture

Répartition des 347 personnes tuées non ceinturées selon la place dans le véhicule en 2019



Taux de non ceinturés parmi les usagers tués, dont le port est connu, selon le type de véhicule et la place occupée

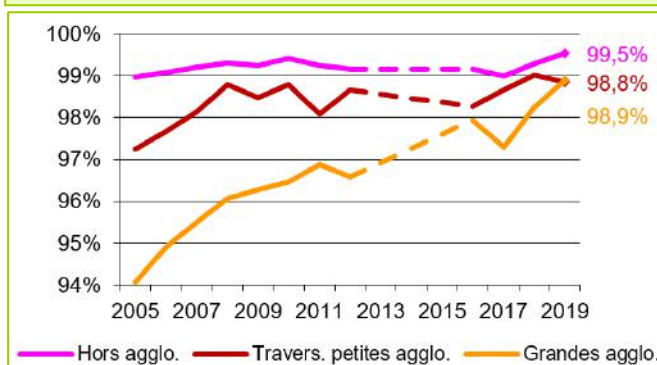
	2019			
	VT	PL	VU	Autocar *
Conducteurs	21%	31%	31%	0%
Passagers	28%	33%	32%	100%
dont pass. Avant	21%	-	25%	-
dont pass. Arrière	40%	-	67%	-
Tous usagers	23%	31%	31%	50%

* ne concerne que 2 usagers tués : un conducteur ceinturé et un passager non ceinturé

Taux de non ceinturés parmi les conducteurs tués dont le port est connu, selon la catégorie de véhicule

	2019	
	Avec alcool	Sans alcool
Conducteurs de VT	29%	21%
Conducteurs de VU	41%	31%
Conducteurs de PL	67%	31%
Tous usagers	30%	21%

Évolution du taux de port de la ceinture à l'avant des VT²



Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2019, ONISR, 2020.

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 1^{er} 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 4^{ème} classe et par un retrait de trois points sur le permis de conduire. En 2003, l'usage de la ceinture devient obligatoire dans les autocars et poids-lourds. 149 970 infractions (dont 34 205 à l'encontre des passagers) ont été relevées en 2019¹.

Non-port de la ceinture

Le port de la ceinture reste un enjeu important. En 2019, **347 personnes tuées** dans des véhicules de tourisme (VT), véhicules utilitaires (VU), poids lourds ou autocars **ne portaient pas leur ceinture**, soit 23 % des personnes tuées pour lesquelles le port de la ceinture est renseigné. Ce taux est moins élevé pour les usagers de véhicules de tourisme (22 %) que pour les véhicules utilitaires et les poids lourds (31 % chacun).

Le défaut de port de la ceinture est particulièrement élevé :

- **chez les conducteurs alcoolisés : 30 % des conducteurs tués** dont le port de la ceinture est renseigné ne portaient pas de ceinture, contre 21 % quand le conducteur n'est pas alcoolisé ;
- **dans les accidents de nuit : 32 % des personnes tuées** dont le port de la ceinture est renseigné ne portaient pas de ceinture (15 % de jour).

Les observations² de véhicules de tourisme **de jour** en circulation montrent que le non-port de la ceinture aux places **avant** est marginal : 0,5 % hors agglomération et 1 % en agglomération. **19 % des passagers arrière ne portent pas leur ceinture** en agglomération, un taux en très forte augmentation (13 % en 2016), tout comme pour les adultes (24 % contre 21 %). Les bénéfices apportés par la ceinture de sécurité sont certes limités en cas de collision latérale ou de vitesse de choc 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 à l'arrière est de 9 % alors que 24% des personnes tuées ne portaient pas leur ceinture.

¹ Fichier des infractions – Aide-mémoire de l'année 2019, ONISR, 2020.

² Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2019, ONISR, 2020.

L'équipement du cycliste

Les équipements obligatoires à vélo

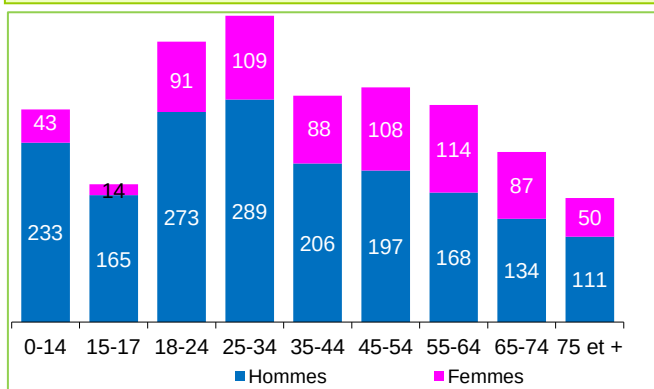
Le vélo doit comporter :

- 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 (facultatifs lorsque le cycle est équipé de pneumatiques à bande réfléchissante) et sur les pédales.

Le port d'un vêtement de haute visibilité certifié est obligatoire pour les cyclistes hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante.

	Avec casque	Sans casque	Inconnu	Total
Cyclistes tués	91	87	9	187
Cyclistes blessés	2 185	2 394	204	4 783

Victimes (tuées ou blessées) cyclistes non casquées selon l'âge et le sexe

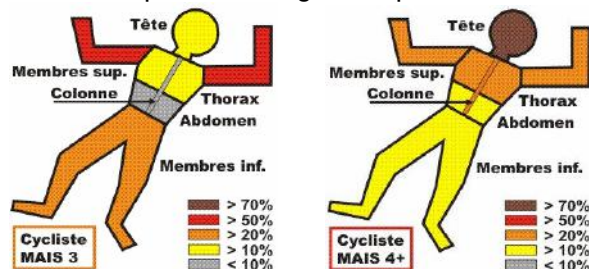


Blessures graves des cyclistes (cf définition p194)

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 casque¹

En 2019, sur 187 cyclistes tués et 4 783 cyclistes blessés, **la moitié ne portait pas de casque**.

La classe d'âge 25-34 ans est la plus touchée parmi les victimes cyclistes non casquées : 398 victimes dont 75 % d'hommes. Elle est suivie des 18-24 ans avec 364 victimes (73 % d'hommes).

En agglomération, les victimes cyclistes² portent moins souvent le casque (34 %) que hors agglomération (69 %). Ces proportions sont identiques en semaine et le week-end en ville, alors que hors agglomération, le port du casque atteint 77 % le week-end.

Protection apportée par le casque

Le port du casque progresse en France : des observations en circulation³ dans de grandes agglomérations ont relevé en 2019 un taux de port de 26 % en semaine et 36 % le week-end, contre respectivement 17 % et 28 % en 2016.

Une étude⁴ 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, le risque de fracture crânienne est divisé par 3 par le port d'un casque.

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 dans 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 4^{ème} classe.

¹ Le port du casque est connu pour 95 % des tués et 96 % des blessés.

² Part calculées sur les victimes dont le port du casque est connu

³ Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2019, ONISR 2020.

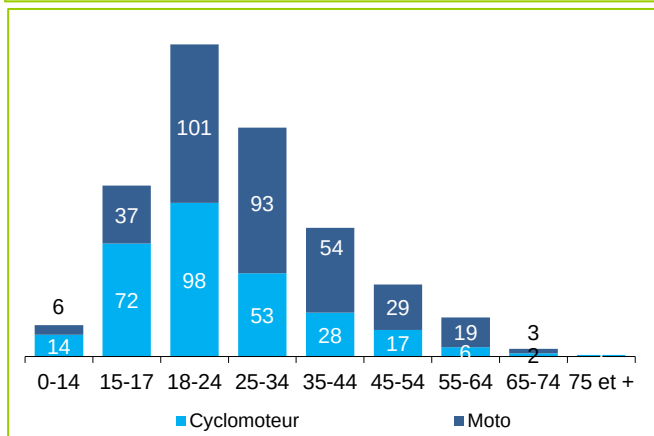
⁴ Rémy Willinger et Caroline Deck, Note de synthèse sur les traumatismes crâniens et leurs séquelles, TEVU, Université de Strasbourg, CNRS, mai 2017

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 cm³ 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 cyclomoteuristes, 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 1^{er} 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 de victimes (tuées ou blessées) en 2RM non casquées selon l'âge

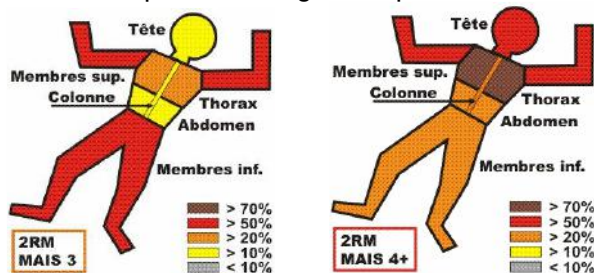


Blessures graves des usagers de 2RM

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

En 2019, 292 cyclomoteuristes (10 tués et 282 blessés), et 342 motocyclistes (24 tués et 318 blessés) n'étaient pas casqués ; soit 5% de non-port de casque pour les cyclomoteuristes et 3 % pour les motocyclistes.

La classe d'âge la plus touchée parmi les victimes cyclomoteuristes non casquées est celle des 15-24 ans avec 58 % des victimes. La classe d'âge la plus touchée parmi les motocyclistes tués non casqués est celle des 18-34 ans avec 57 % des victimes.

Une étude¹, menée à partir des données du registre du Rhône confirme l'efficacité du casque, mais souligne que les lésions à la tête restent une cause majeure de séquelles graves et de décès (page 195).

Selon une enquête² 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 de subir 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 *a minima* une veste à manches longues, 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/abdomen³.

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 pied⁴.

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 Amandine Coquillat et al., *Bilans lésionnels subis par les usagers de deux-roues motorisés*, SECU2RM, IFSTTAR, UCB Lyon1, juillet 2016

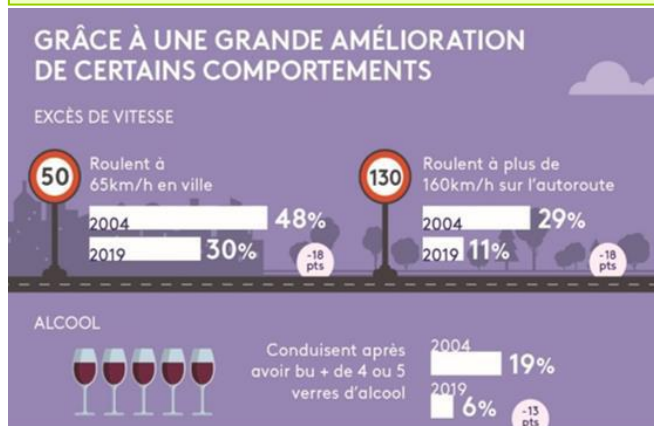
² Wu, D. et al., 2019, *Does a full-face helmet effectively protect against facial injuries ?* Inj. Epidemiol. 6 1, 19. doi: 10.1186/s40621-019-0197-8

³ Thierry Serre et al., *EFFIGAM*, Convention DSR n°2200792115 : Rapport final, mars 2017.

⁴ 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

Évolution de certains comportements des conducteurs entre 2004 et 2019

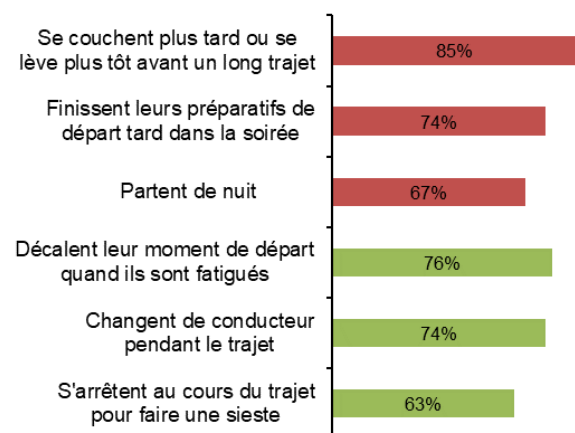


MAIS ATTENTION, D'AUTRES COMPORTEMENTS PRÉOCCUPANTS SONT APPARUS



Source : Infographie « les Français sur les routes en 2019 », AXA prévention, KANTAR, 2020

Habitudes des conducteurs français qui impactent de manière négative ou positive la lutte contre la somnolence



Source : Baromètre européen de la conduite responsable de la fondation Vinci autoroutes, avril 2019

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.

La vitesse

A l'occasion du 15^{ème} anniversaire de son baromètre sur le comportement sur la route, Axa prévention a pu mettre en avant l'évolution de certaines pratiques entre 2004 et 2019, dont la question de l'évolution des vitesses pratiquées. En 2019, **11 % des répondants reconnaissent rouler entre 160 et 170 km/h sur autoroute**. Ils étaient 29% en 2004. En ville, malgré une baisse significative de 18 points, les Français sont encore 30 % à déclarer rouler à plus de 65 km/h. Il y a 15 ans, ils étaient 48 %.

Le téléphone et autres distracteurs

Le baromètre AXA Prévention aborde aussi l'utilisation du téléphone au volant. En 2004, 22 % des conducteurs déclaraient téléphoner au volant. Aujourd'hui, avec la progression fulgurante du taux d'équipement, la 4G et les applications GPS sur le téléphone devenu smartphone, les usages sont bouleversés : **70 % des Français reconnaissent utiliser leur mobile au volant** dont presque 1 sur 2 pour passer un appel (46 %). De plus, 1 conducteur sur 4 envoie ou lit un SMS au volant, et 1 sur 2 concède avoir l'œil rivé au GPS de son smartphone, un « distracteur » pourtant non sans danger. L'usage intensif des jeunes est alarmant : 83 % reconnaissent l'utiliser en conduisant.

Le baromètre TSICA 2019¹ relève également le développement d'usages de plus en plus complexes et dangereux du téléphone au volant (envoi de SMS, prise de photos, navigation sur internet et usage des réseaux sociaux...). L'utilisation des kits mains-libres intégrés augmente cependant. Ils sont utilisés à 65 % pour les conducteurs qui téléphonent, et 46 % pour ceux qui téléphonent fréquemment.

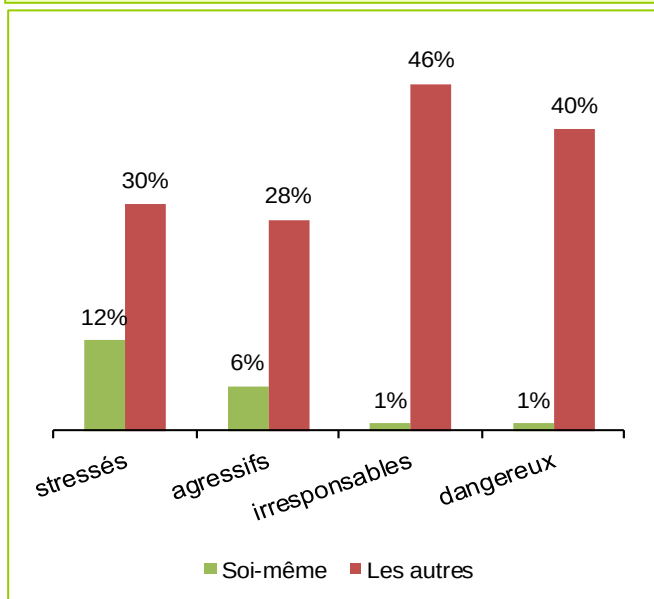
La somnolence au volant

Selon le baromètre AXA prévention, 34 % des répondants déclarent prendre la route en dépit de la fatigue.

La 6^{ème} édition du baromètre européen publié par la fondation Vinci autoroutes aborde également ce sujet de la somnolence sur la route. 43 % des conducteurs français (et des conducteurs européens) considèrent (à tort) qu'ils conduisent aussi bien voire mieux quand ils sont fatigués, alors que 13 % déclarent avoir déjà eu ou failli avoir un accident à cause de la somnolence. Le temps de conduite moyen avant une pause est de 2h49 en France (2h sont recommandées), contre 3h19 en Europe.

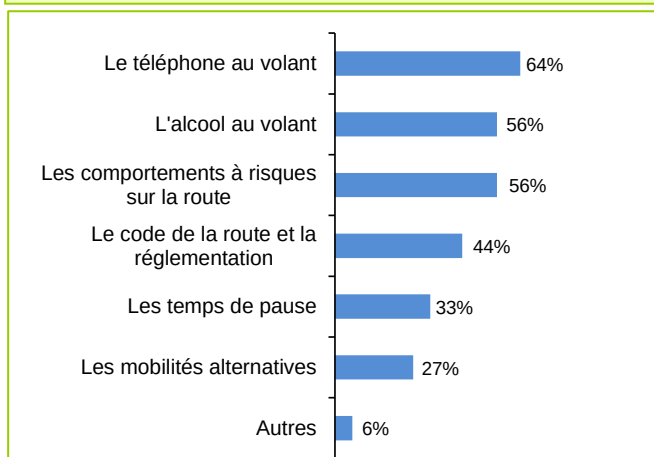
¹ Baromètre TSICA (Téléphone et Système d'Information en Conduite Automobile), financé par la fondation MAIF, Ifsttar, 2019

Adjectifs décrivant les conducteurs selon s'ils parlent d'eux même ou des autres



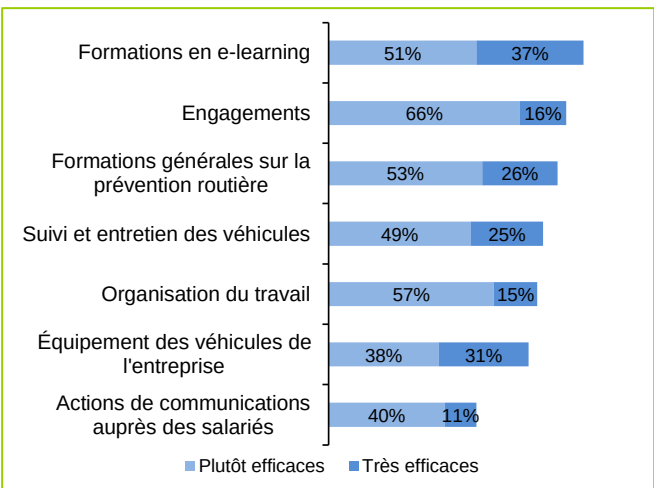
Source : Baromètre européen de la conduite responsable de la fondation Vinci autoroutes, avril 2019

Principaux sujets abordés par l'entreprise dans le cadre de la prévention routière



Source : Baromètre de la prévention routière 2019, Allianz

Efficacité des actions de prévention routière en entreprise selon les salariés



Source : Baromètre de la prévention routière 2019, Allianz

Les incivilités et l'agressivité

Selon le baromètre Vinci autoroutes, toutes les incivilités sont en hausse, notamment caractérisées par la peur du comportement agressif d'un autre conducteur ressenti par 87 % des répondants. Ils déclarent à 69 % injurier d'autres conducteurs, 59 % klaxonnent de manière intempestive les conducteurs qui les énervent, 31 % doublent par la droite sur l'autoroute, et 16 % n'hésitent pas à descendre de leur véhicule pour s'expliquer avec un autre conducteur.

Pourtant, malgré ce constat, l'autosatisfaction est généralisée parmi les conducteurs : le danger viendrait des autres. Ils s'estiment à 77 % des gens responsables et calmes à 51 %, alors qu'ils estiment à 46% que les autres conducteurs seraient irresponsables. Seuls 1 % des répondants se qualifient de dangereux, alors qu'ils sont 40 % à qualifier de cette manière les autres conducteurs. De plus, lorsqu'ils adoptent un comportement dangereux ou agressif, beaucoup s'exonèrent de la responsabilité de cet acte, en prétextant qu'un autre conducteur les y aurait obligés (à 60% dans le cas des dépassements par la droite).

Le risque routier professionnel

Selon le baromètre prévention routière Allianz de 2019, 55% des salariés ne savent pas que le risque routier est la première cause de mortalité au travail, mais la mise en place d'actions de sensibilisation ou de prévention routière auprès des salariés par l'entreprise est importante pour 77% des répondants. Les sujets les plus couramment abordés dans les actions de sécurité routière sont le téléphone au volant, l'alcool, ou encore le comportement sur la route. De plus, les formations en e-learning sont plébiscitées pour leur efficacité.

D'après un sondage Ifop pour MMA¹, la responsabilité des dirigeants d'entreprise lors d'un accident impliquant un de leurs salariés sur un trajet dans le cadre de son activité professionnelle est reconnue par 62 % d'entre eux (+8 points par rapport à l'année dernière). En revanche, malgré une hausse de 11 points, seulement 42 % admettent cette responsabilité dans le cadre d'un déplacement domicile-travail. Les jeunes dirigeants (moins de 40 ans) ont une meilleure conscience de cette responsabilité (à 71 % et 51 % resp.).

Alcool et stupéfiants

En 2004, 19 % des Français déclaraient prendre la route après avoir bu plus de 4 ou 5 verres d'alcool. En 2019, on n'en compte plus que 6 % d'après le baromètre AXA prévention. Le baromètre Vinci autoroutes indique qu'il arrive à 16 % des répondants de prendre la route en étant au-dessus de la limite autorisée, 11 % après avoir consommé des médicaments susceptibles d'altérer leur vigilance, et 1 % après avoir consommé des stupéfiants.

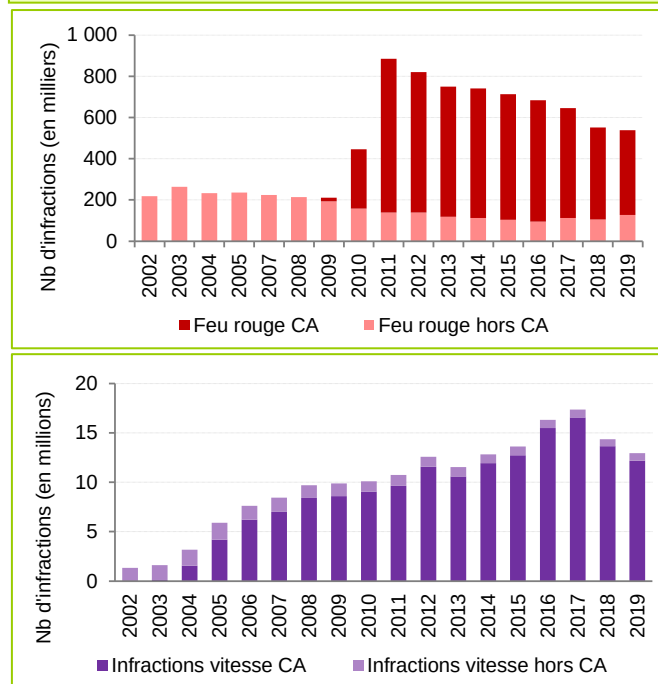
¹ Les professionnels et la route : quelle connaissance du risque routier de leurs salariés ? Sondage Ifop pour MMA, avril 2019

Les infractions

Plus de 26 millions d'infractions au code de la route ont été relevées en 2019.

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.

Évolution 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 2019, ONISR, 2020.

Dispositif du contrôle automatisé

Radars	CA vitesse fixe (y compris tourelle)	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
2019	2 137	950	249	758

21 % des radars automatiques **fixes de vitesse** sont sur autoroute, 77 % sur routes nationales ou départementales, 3 % sur voies communales.

35 % des radars **feux rouges** sont dans des agglomérations comportant plus de 500 000 habitants, 31 % entre 100 000 et 500 000 habitants et 34 % moins de 100 000 habitants.

Source : DSR-DCA

Les polices municipales ont relevé 7,4 millions d'infractions en Procès-Verbal électronique (PVe), dont 6,2 millions concernent du stationnement dangereux.

Contraventions (hors polices municipales)

17,6 millions de contraventions ont été relevées en 2019. Elles représentent 96,4 % des infractions établies en 2019 (3,6 % pour les délits).

73,6 % sont des contraventions à la **vitesse** : 12,9 millions d'infractions ont été relevées par les contrôles traditionnels et par le dispositif du contrôle automatisé (CA), un nombre en baisse de - 9,8 % par rapport à 2018.

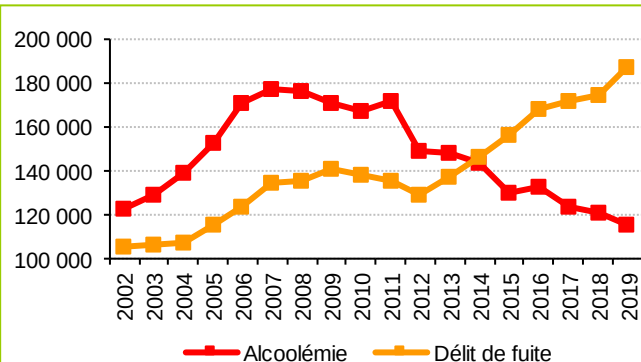
- 12,2 millions d'infractions sont relevées par les radars du CA vitesse (mobiles et fixes), un nombre en baisse de - 10,9 %. Le CA recueille 93,9 % des infractions à la vitesse. Les excès de vitesse relevés sont à 95,3 % des excès de moins de 20 km/h.
- 788 457 infractions sont relevées hors CA, en hausse de + 9,7 %. Les excès de moins de 20 km/h ne représentent que 13,8 %, alors que 40,9 % des excès sont entre 20 et 30 km/h, 17,7 % entre 30 et 40 km/h et 7,4 % au-delà de 40 km/h.

Les autres contraventions sont réparties ainsi :

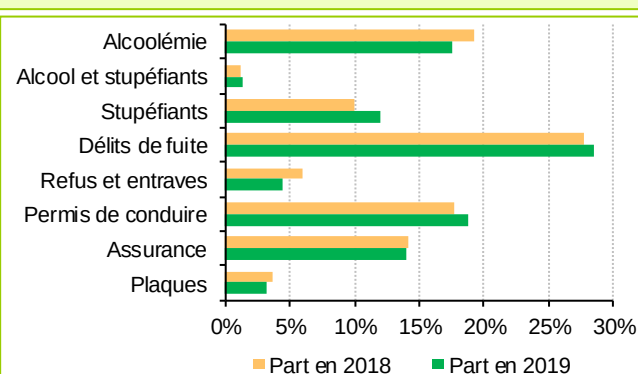
- 1,2 million d'infractions pour **stationnement dangereux**, en baisse de - 2,8%.
- 1,12 million d'infractions aux **règles administratives**, en baisse de - 5,8 % : elles sont constituées par des infractions non délictueuses à l'assurance, défauts de présentation de documents afférents au véhicule, circulation de véhicule sans visite technique périodique, plaques et certificats d'immatriculation non conformes.
- 1,02 million d'infractions aux **règles de conduite** (dont 403 946 usage du **téléphone** portable, 31 204 port d'oreillettes), soit + 7,7 %.
- 718 045 infractions aux **règles de priorité** (stable par rapport à 2018) : dont 411 526 infractions feu rouge relevées par le CA (- 7,8 %) – chiffre comprenant le franchissement de feux tricolores et aux passages à niveau, 127 149 franchissements de feux rouges hors CA (+ 2,4 %), et 121 170 non-respect du panneau « stop » (+ 5,5 %).
- 61 362 **alcoolémies contraventionnelles** (taux inférieur à 0,8 g/l de sang), en baisse de - 14,0 %.
- 440 368 infractions pour défaut dans les équipements des utilisateurs ou de l'état des **véhicules** en baisse de - 4,7 %, dont 149 970 infractions pour **défaut de port de la ceinture** de sécurité, 35 914 pour **défaut de port du casque** et 33 284 pour **défaut de port de gants en 2RM**.

Avec 12,6 millions de contraventions enregistrées, les radars du CA vitesse (2 137 radars fixes et 950 mobiles) et du CA feux rouges (758) constatent 71,4 % de l'ensemble des contraventions. 2,1 millions des contraventions du CA ont été envoyées à l'étranger (- 15,2 %) dans les 19 pays partenaires.

Évolution des délits liés à l'alcoolémie et des délits de fuite

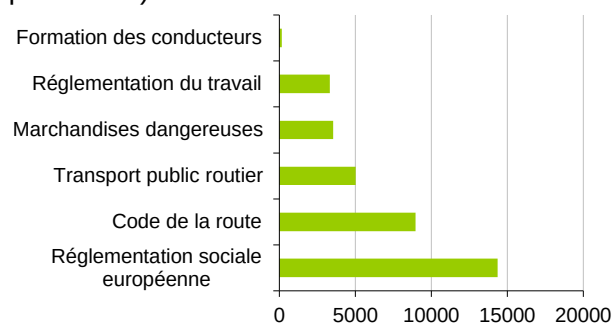


Répartition des familles de délits 2018-2019

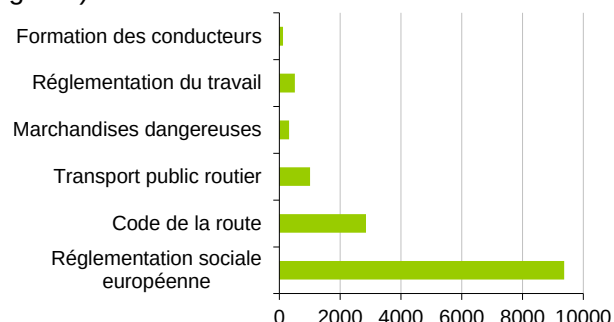


Le contrôle des transports terrestres en 2019

Le contrôle **sur route** vise tous les types de transport routier (marchandises ou transport collectif de personnes). 35 363 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). 14 172 infractions relevées :



Source : La politique de contrôle des transports routiers, Rapport d'activité 2019, DGITM/DST, 2020.

Délits¹ routiers

654 734 délits ont été relevés en 2019, soit + 4,0 % par rapport à 2018. Ils représentent 3,6 % de l'ensemble des infractions 2019 (PN+GN+CA).

Cinq types d'infractions constituent 91,0 % des délits :

- 187 343 **délits de fuite** après un accident, en hausse de + 7,4 % ;
- 123 219 **défauts de permis** de conduire, en hausse de + 10,4 % ;
- 115 385 infractions relatives à l'**alcoolémie** au volant, en baisse de - 4,8 % par rapport à 2018 ;
- 91 767 **défauts d'assurance** (+ 2,4 %) ;
- 78 137 délits liés à l'usage de **stupéfiants**, en hausse de + 23,3 % en 2019.

Contrôles d'alcoolémie

9,03 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2019, nombre en baisse par rapport à 2018. 303 385 tests se sont révélés positifs, soit 3,4 % des dépistages.

- 8,8 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 3,2 % des cas.
- 75 589 contrôles ont été réalisés lors d'accidents corporels (y compris mortels). 5 047 usagers testés ont une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 6,7 % d'usagers positifs, contre 6,4 % en 2018.
- 141 619 dépistages ont eu lieu lors d'accidents matériels. Ils sont positifs dans 10,4 % 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.
- 138 647 dépistages ont été réalisés suite à la commission d'une infraction initiale, avec un taux de positivité de 22 %.

Contrôles de l'usage de stupéfiants

435 027 dépistages de stupéfiants ont été réalisés en 2019. Ce nombre est en hausse de + 28,0 % par rapport à 2018, en lien avec le fort investissement des forces de l'ordre sur cette thématique. 88 107 tests se sont avérés positifs (+ 22,3 %) contre 72 016 en 2018, nombre déjà en hausse de + 28,1 %.

368 809 dépistages ont été opérés à titre préventif ou lors d'infractions, avec un taux de positivité de 22,9 %.

31 416 dépistages ont été réalisés en cas d'accidents corporels (y compris mortels) avec un taux de positivité de 5,0 % (1 584 conducteurs testés impliqués dans les accidents corporels étaient positifs aux stupéfiants), contre 4,5 % en 2018.

¹ Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2019, ONISR, 2020.

Le permis à points

Le nombre de points retirés en 2019 s'établit à 12 699 438 (- 14,6 % par rapport à 2018) et s'accompagne d'une baisse de - 17,3 % du nombre d'infractions traitées génératrices de retrait de points.

Synthèse générale	Année 2018		Année 2019	
	Données	Ecart en valeur relative / à la même période de 2017	Données	Ecart en valeur relative / à la même période de 2018
Infractions traitées	10 294 361	-4,4%	8 510 521	-17,3%
Points retirés	14 866 066	-1,9%	12 699 438	-14,6%
Nombre de permis au solde nul	67 963	10,1%	62 315	-8,3%
Dont permis probatoires au solde nul	14 388	10,2%	13 197	-8,3%
Capital initial rétabli après 2 ou 3 ans	3 201 700	4,5%	3 613 105	12,8%
Récupération d'un point au bout de 6 mois / 1 an *	6 708 029	10,2%	5 707 046	-14,9%

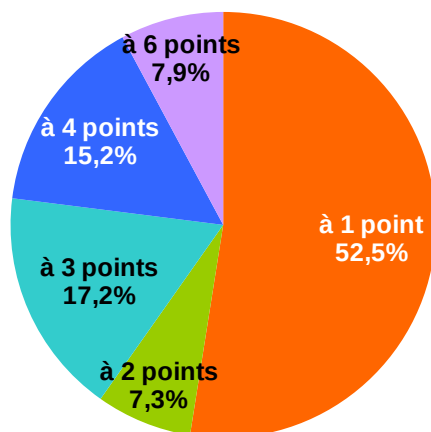
* sans nouvelle infraction entraînant un retrait de 1 point.

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
2019	12,7



Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points – Bilan 2019, ONISR, 2020.

Répartition des infractions (en volume de points) selon le nombre de points retirés en 2019



Points retirés en 2019 selon l'infraction

- 8,2 millions : excès de vitesse
- 1,7 million : règles de priorité
- 1 million : téléphone ou oreillette
- 698 000 : alcoolémie
- 652 000 : règles de circulation (sauf tél.)
- 264 000 : ceinture de sécurité
- 188 000 : stupéfiants
- 5 000 : casque

52,5 % des points sont retirés pour des infractions à **1 point**. Ces retraits diminuent de - 19,5 % par rapport à 2018 (6 670 863 infractions en 2019 contre 8 291 475 infractions en 2018), le nombre de points perdus pour excès de vitesse inférieurs à 20 km/h diminue aussi bien en agglomération (- 30,4 %), que hors agglomération (- 15,9 %).

7,3 % des points retirés concernent des infractions à **2 points** (principalement les excès de vitesse entre 20 et 30 km/h). Ces retraits de points diminuent de - 10,0 % (soit 925 778 points retirés pour des infractions à 2 points en 2019 contre 1 028 106 en 2018).

17,2 % des points retirés concernent des infractions à **3 points** (téléphone tenu en main, excès de vitesse de 30 à 40 km/h, non port de la ceinture, franchissement de ligne continue). Les retraits de 3 points baissent de - 5,4 % (soit 2 187 495 points retirés pour des infractions à 3 points en 2019 contre 2 313 369 en 2018).

15,2 % 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 baisse de - 10,4 % (passant ainsi à 1 925 628 points retirés pour des infractions à 4 points en 2019 contre 2 149 272 en 2018).

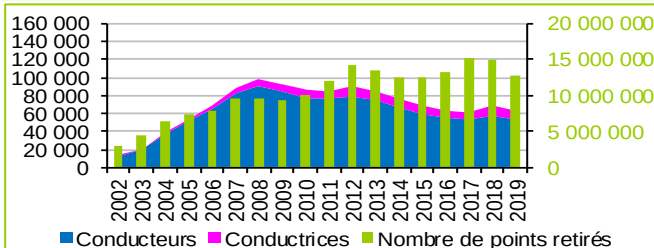
7,9 % des points retirés concernent des infractions entraînant un retrait de **6 points** (excès de vitesse de plus de 50 km/h, alcoolémie, etc.). Leur nombre est en baisse de - 7,9 % (soit 997 182 points retirés pour des infractions à 6 points en 2019 contre 1 082 352 en 2018).

Temporalité de la sanction

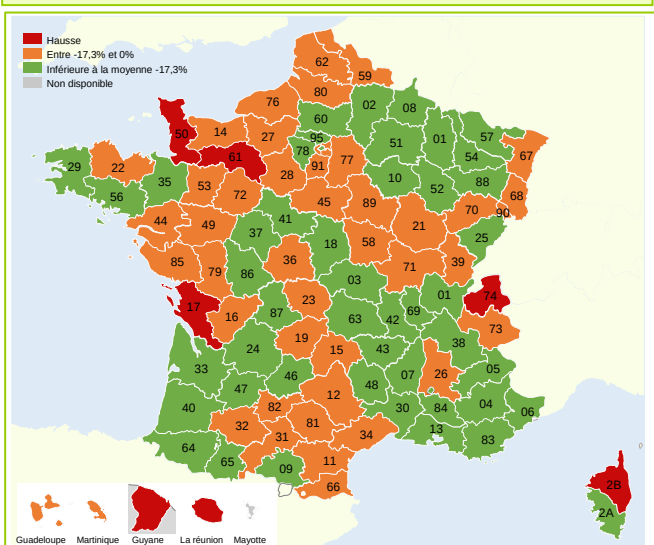
Les données sur les infractions relevées par les forces de l'ordre sont enregistrées dans le mois qui suit l'infraction. Les points sont effectivement retirés plusieurs mois plus tard :

- pour les contraventions, au paiement de la contravention ou lorsque tous les recours administratifs sont épuisés,
- pour les délits, lorsque le jugement est prononcé.

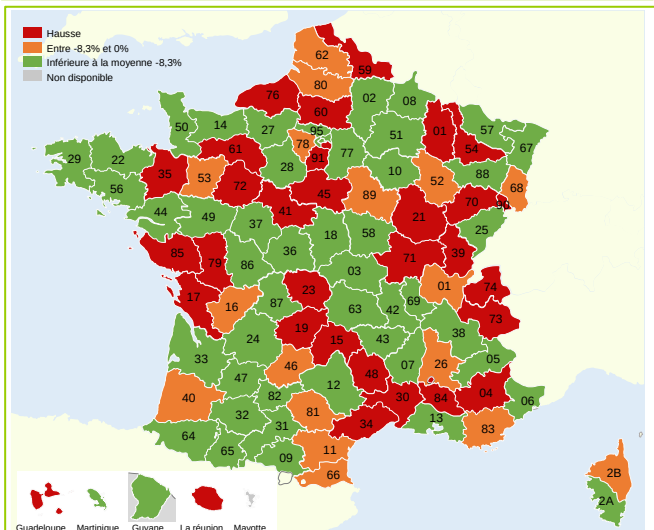
Évolution du nombre de permis invalidés pour solde de points nul, comparée à celle du nombre de points retirés



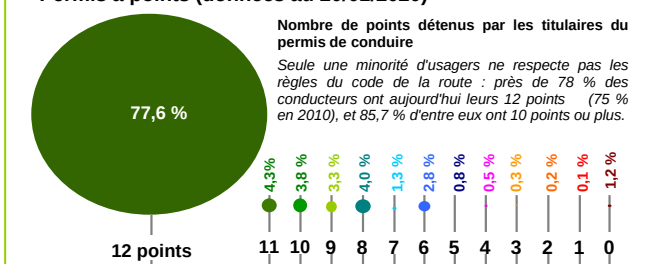
Évolution 2018-2019 du nombre d'infractions ayant entraîné un retrait de points



Évolution 2018-2019 du nombre de permis probatoires invalidés pour solde de points nul



Permis à points (données au 20/01/2020)



Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points – Bilan 2019, ONISR, 2020.

Permis de conduire invalidés pour solde de points nul

En 2019, 62 315 permis ont été invalidés pour défaut de points, en baisse de - 8,3 % par rapport à 2018. Le nombre de permis invalidés pour les femmes est en baisse cette année de - 7,5 % ; il diminue de - 8,5 % chez les hommes. Ces derniers représentent néanmoins 78,1 % des titulaires des permis invalidés en 2019.

Les permis invalidés pour un motif d'infraction unique concernent 4 445 personnes, parmi elles :

- 2 321 personnes pour la seule infraction de conduite en état d'ivresse ou d'alcoolémie (6 points),
- 651 personnes au seul motif de la conduite malgré l'usage de stupéfiants (6 points),
- 798 personnes pour le seul motif du non-respect du stop ou d'un feu rouge (4 points),
- 111 personnes pour le seul motif d'excès de vitesse d'au moins 50 km/h (6 points),
- seules 121 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 138 en 2018.

Restitution de points

3,6 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 + 12,8 %.

5,7 millions de conducteurs ont récupéré un point au terme de 6 mois sans nouvelle infraction, soit - 14,9 %.

En 2018, 24 714 stages ont été organisés, au profit de 388 711 stagiaires soit :

- 15 542 stages en reconstitution du capital de points (stages dits « permis à points »),
- 677 stages d'alternatives aux poursuites judiciaires ou en composition pénale (dits « justice »),
- 8 496 stages mixtes regroupant des stagiaires « permis à points » et des stagiaires « justice ».

Permis de conduire délivrés

En 2019 (données provisoires), 829 122 permis B ont été délivrés ainsi que 6 556 permis A1 et 116 808 permis A2 (page 137 pour la définition des permis).

8 conducteurs sur 10 ont toujours 12 points sur leur permis mais seuls 53,6 % 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 2019 chez les auteurs présumés d'accidents mortels

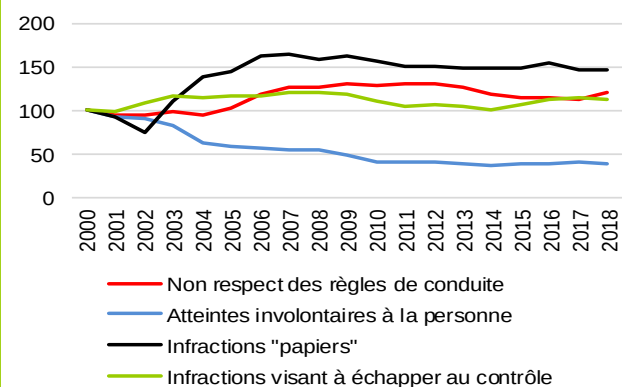
Solde de points	Proportion	Solde de points	Proportion
12 points	53,6%	5 points	2,0%
11 points	4,6%	4 points	1,2%
10 points	6,0%	3 points	1,5%
9 points	6,0%	2 points	0,8%
8 points	7,1%	1 point	0,6%
7 points	2,5%	0 point	4,7%
6 points	9,2%		

Les condamnations

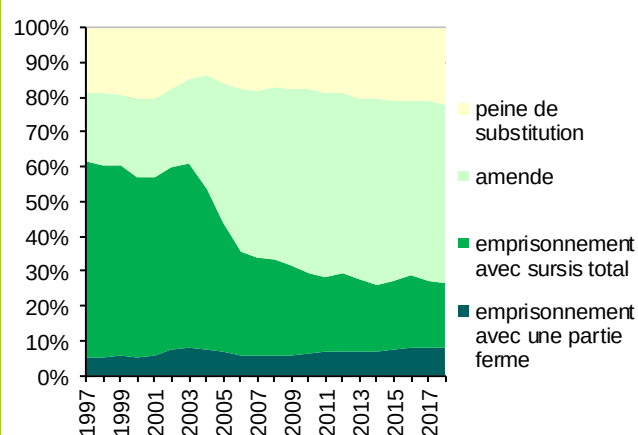
En 2018, 258 300 condamnations¹ et compositions pénales ont sanctionné 346 600 infractions à la sécurité routière.

Ceci représente plus de 42 % des condamnations et 37 % des infractions sanctionnées par une condamnation ou une composition pénale.

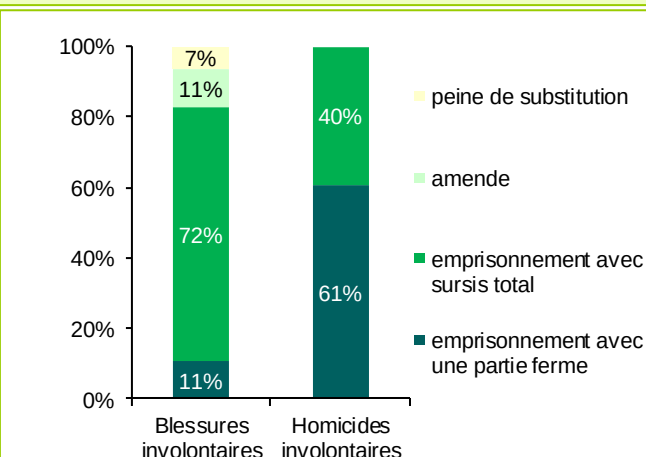
Évolution des condamnations pour infraction à la sécurité routière (indice 100 en 2000)



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 2018 fournies par le Ministère de la Justice.

Non respect des règles de conduite

En 2018, 153 773 condamnations (60 % du total) sanctionnant 168 347 infractions (49 % du total) se répartissent en :

- 112 401 condamnations pour **conduite en état alcoolique** : en baisse de - 10 % depuis 2014 mais en hausse de + 5,3 % entre 2000 à 2018. Parmi ces condamnations, 18 034 condamnations (soit 16,0 %) font état de récidive, un chiffre en baisse de - 7,9 % par rapport à 2014.
- 40 170 condamnations pour **conduite sous l'emprise de stupéfiants**, sont en hausse de + 85,3 % par rapport à 2014.
- 1 202 condamnations pour **grand excès de vitesse** (50 km/h et plus) dont 64 condamnations en récidive (données non comparables car les données des tribunaux de police ne sont plus disponibles depuis 2016).

Absence de documents en règle

81 623 condamnations (31,6 % du total) sanctionnent 137 035 infractions « papiers » (39,5 % 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 2014-2018, le nombre de condamnations pour infractions « papiers » baisse légèrement (- 3 %), résultat d'une baisse de défaut d'assurance (- 18 %) et de défaut de plaques ou fausses plaques (-12 %). On relève cependant une hausse sur cette même période du nombre de condamnations pour conduite sans permis (+ 3 %) et de celui pour conduite malgré une suspension de permis (+ 4 %).

Obstacle au contrôle des forces de l'ordre

13 460 condamnations (5,2 % du total) sanctionnent 29 485 infractions (8,5 % 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 9,6 % par rapport à 2014. Des emprisonnements sont prononcés dans 43,7 % des cas, et des emprisonnements en tout ou partie fermes dans 20,2 % des condamnations.

Atteintes corporelles involontaires

8 494 condamnations (3,3 % du total) sanctionnent 9 277 infractions (2,7 % du total). Sur ces condamnations, on en compte 7 689 pour blessures involontaires, dont 1 829 pour conducteur en état alcoolique. L'emprisonnement est prononcé 3 fois plus souvent si le conducteur présente des circonstances aggravantes (dans 78,8 % des peines, contre 29,2 % en l'absence).

¹ Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à point, Bilan statistique de l'année 2019, ONISR, 2020



Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2018

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis	
	nombre	%	nombre	%
Tous	36 440	100,0	24 166	100,0
Hommes	32 815	90	22 388	93
Femmes	3 625	10	1 778	7
Mineurs	983	3	0	0
18-19 ans	4 549	13	372	2
20-24 ans	8 682	24	4 184	17
25-29 ans	6 319	17	4 461	19
30-39 ans	8 498	23	6 968	29
40-59 ans	6 570	18	7 039	29
60 ans et plus	839	2	1 142	5
Age moyen	30,6 ans		36 ans	

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique en 2018

	Condamnés pour conduite en état alcoolique	
	nombre	%
Tous	112 401	100,0
Hommes	99 250	88,3%
Femmes	13 151	11,7%
Mineurs	112	0,1%
18-19 ans	2 810	2,5%
20-24 ans	14 949	13,3%
25-29 ans	15 961	14,2%
30-39 ans	28 662	25,5%
40-59 ans	41 139	36,6%
60 ans et plus	8 767	7,8%
âge moyen	38,8 ans	

Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire, SDSE-Ministère de la Justice.

Près de **420 700 auteurs** d'infractions à la sécurité routière ont été orientés par les parquets en 2018, soit 20,6 % des auteurs orientés en 2018.

Les infractions de **14,3 %** des 420 700 auteurs se sont avérées **non poursuivables**, donc classées sans suite, parce que le fait n'a pas été constitué ou insuffisamment (11,4 %) ou que l'auteur est resté inconnu (2,9 %).

Selon l'âge

En excluant les mineurs, 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 peu plus d'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 (36,3 % 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 (28,2 %). En revanche, les condamnés pour conduite malgré suspension de permis sont plus âgés : les moins de 25 ans représentent 18,9 % des condamnés, et leur âge moyen est de 36,0 ans (contre 30,6 ans pour conduite sans permis et 32,9 ans sans assurance).

Les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés que ceux pour les infractions « papiers » : 38,8 ans en moyenne. Les moins de 25 ans ne sont que 15,9 % alors que les personnes âgées de 40 ans et plus représentent 44,4 % des condamnés. A l'inverse, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants sont très jeunes, 41,6 % 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 ou sous l'emprise de stupéfiants responsables d'homicide involontaire : 45,0% ont moins de 30 ans (contre 28,1 % sans alcoolémie ni stupéfiants) ;
- d'autre part, les conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans circonstance aggravante qui sont beaucoup plus âgés : 47,4 % des condamnés ont 40 ans et plus et 18,5 % ont au moins 60 ans pour les blessures involontaires.

Selon le sexe

Globalement les femmes sont un peu moins représentées (10,4 %) que sur l'ensemble des condamnations délictuelles (10,8 %), mais la part des femmes varie selon la nature de l'infraction. Elle est très faible pour la conduite malgré suspension (7,4 %) ou encore la conduite sous l'emprise de stupéfiants (6,6 %). La part des femmes est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (30,3 % en cas de blessure, 28 % 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 11,7 % en 2018.





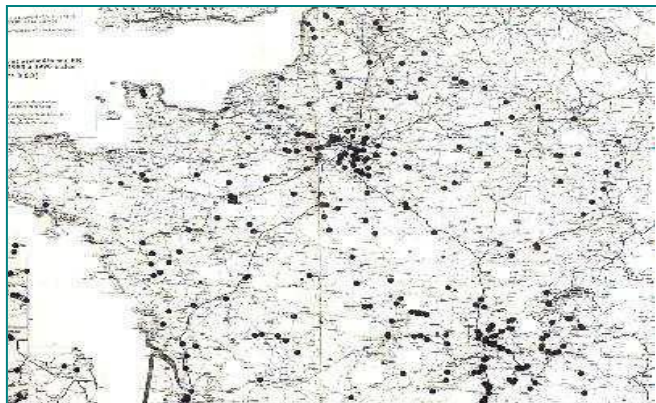
Registres d'intervention

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
Facteurs liés aux accidents mortels de piétons (FLAM Piétons)	142
Facteurs liés aux accidents mortels de motocyclettes (FLAM 2RM)	143
Rapport à la règle chez les automobilistes français	144
Différence de sexe dans la réussite au permis de conduire (Permis_HF)	145
Accidentalité des conducteurs alcoolisés en Occitanie	146
L'éthylotest anti-démarrage	147
Safe Micromobility : Une micro-mobilité sûre	148
Vélo à Assistance Electrique (VAE) – Mieux Sécuriser la Mobilité des Séniors	149
Sécurité des Usagers de la Route et Conduite Automatisée (SURCA)	150
AUTOMA PIED : Quelles interactions entre véhicules AUTOMATisés et PIEtons pour Demain ?	151
La sécurité routière 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



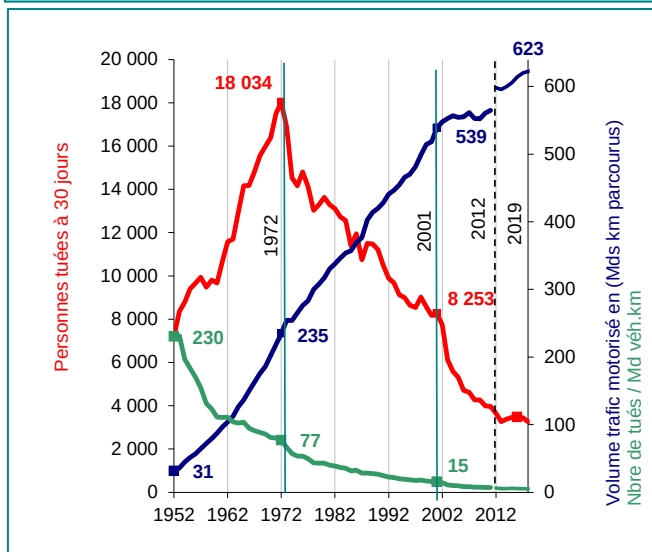
Source : DDM, Prévention routière.

Opération « Mazamet, ville morte » en 1973



Source : Prévention routière

Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2019



Les données de trafic fournies par le SDES ont été rebasées en 2020 pour les années allant de 2012 à 2019

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 REAGIR¹ 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 mortels². 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.

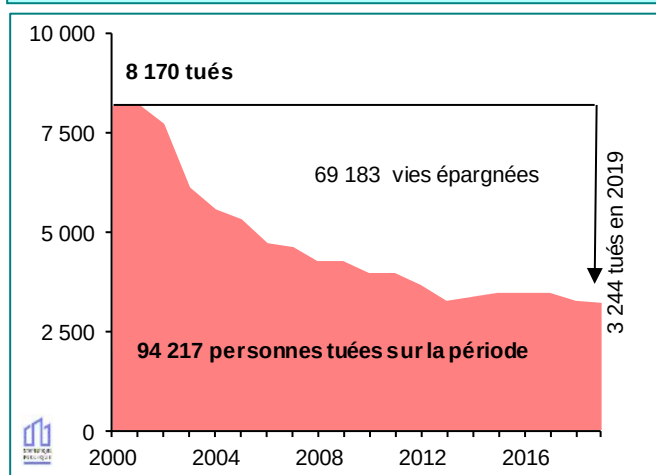
¹ REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.

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%
2019	64 822	23,9%	49,7%	6,1%	20,3%	9,5%
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%
2019	3 244	10,2%	58,0%	5,7%	26,2%	16,4%
2020	projection	9,8%	57,7%	5,8%	26,7%	16,7%

La projection en 2020 est obtenue à partir de la projection démographique de l'Insee, en prolongeant pour chaque classe d'âge l'évolution 2010-2019 de la mortalité rapportée à la population.

De 1990 à 2000

En 1989 est publié le livre blanc de la sécurité routière¹. 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 2001². 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 automobile³. 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 2019

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 a été repris par la France avec pour objectif de passer en dessous des 2 000 décès en 2020. Mais à l'instar d'autres pays européens, la France a vu sa mortalité routière progresser en 2014 et 2015 puis se stabiliser en 2016 et 2017. Avec l'accélération du vieillissement de la population depuis 2010, la part des seniors dans la mortalité ne cesse d'augmenter, alors que le surrisque des 18-24 ans diminue plus que celui des autres adultes. Les mesures des divers plans et Comités interministériels de sécurité routière (CISR) ont permis de sensiblement diminuer la mortalité en 2018 et 2019 avec 3 244 personnes tuées en France métropolitaine en 2019. Après rebase de la circulation par le Ministère de la Transition Ecologique (SDES 2020), on compte désormais en 2019 **5,2 tués par milliard de kilomètres parcourus**. L'Union européenne ambitionne de diviser par deux d'ici 2030 le nombre de tués et de blessés graves.

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 le 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*, Conférence AAAM, 2011.

Le management de la sécurité routière

La sécurité routière, politique publique, concerne chaque collectivité, entreprise et citoyen.

La loi d'Orientation des Mobilités

Publiée au Journal Officiel le **29 décembre 2019**, elle entend supprimer les zones blanches de la mobilité en accordant de nouvelles compétences aux collectivités territoriales, notamment à la région.

Cette loi vise à encourager les mobilités actives moins polluantes, à mieux les réguler, à réduire les émissions de gaz à effet de serre en ayant pour objectif une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050.

Elle donne compétence aux présidents de département pour relever la vitesse maximale autorisée sur les routes dont ils ont la gestion, après études d'accidentalité et avis de la commission départementale de la sécurité routière.

Enfin cette loi rend plus accessible l'obtention du permis de conduire.

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.

Le décret du **18 mai 2020** met en œuvre les mesures décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 destinées à lutter contre l'insécurité routière et notamment :

- facilite la conduite supervisée pour les candidats ayant connu un échec à l'examen du permis de conduire ;
- définit la liste des infractions qui, commises simultanément à l'infraction d'usage du téléphone tenu en main, permet de retenir puis de suspendre le permis de conduire de l'intéressé ;
- allonge la durée maximale de la mesure d'éthylotest anti-démarrage alternatif à la suspension et prévoit les modalités de coordination des décisions administratives et judiciaires ;
- met en cohérence le code de la route avec les dispositions du code de la voirie routière qui prévoit que les emplacements de stationnement situés cinq mètres en amont des passages piétons sont réservés aux seuls cycles et engins de déplacements personnel.

Le **Conseil national de la sécurité routière (CNSR)**, installé en 2017¹ pour une période de 3 ans sera renouvelé en 2020. Il 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, avec l'appui de conseillers techniques ministériels mis à disposition.

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'UCLIR³ est chargée de coordonner l'action des forces de l'ordre dans leurs missions de sécurité routière.

Le **ministère de la transition écologique (MTE)** 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 28 août 2001 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 mènent 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 hiérarchise. 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 Ministère de la Transition Ecologique (MTE), les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage gèrent et améliorent 9 000 km de réseau autoroutier concédé ; les directions inter-départementales des routes, 12 000 km de réseau routier national non concédé. Les conseils départementaux exploitent 380 000 km de voiries départementales (dont une partie est 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).

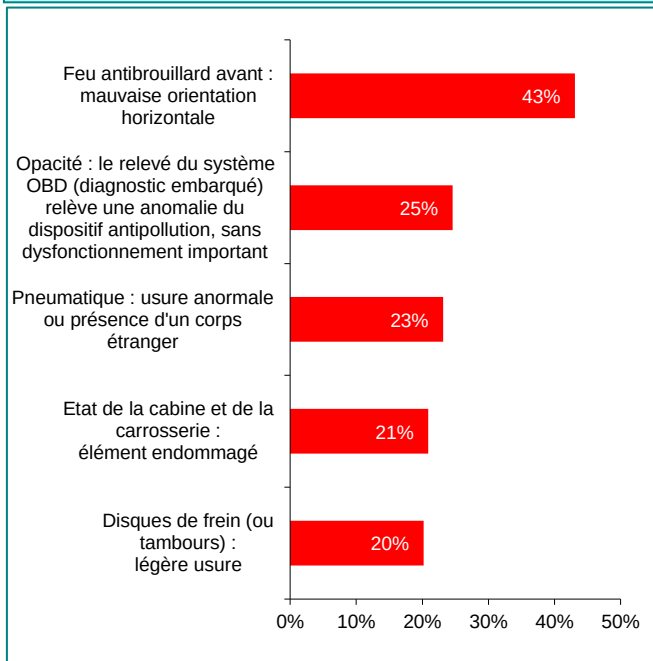
Les communes organisent l'aménagement du territoire. Le maire préside le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance qui met en œuvre les actions qu'il a proposées dans le PDASR.

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. Depuis 2015, elles se mobilisent : près de 1 500 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 en 2019



Source : Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2019, UTAC/OTC, mars 2020.



Source : Communiqué de presse Euro NCAP Presents Latest Overhaul of Its Safety Rating, mai 2020.

Facteurs déclenchant liés au Véhicule, dans les accidents mortels de 2015 selon la base FLAM

Facteurs agrégés	Pourcentage
faible perceptibilité des deux roues	4%
état des pneus	4%
véhicule puissant	4%
état du véhicule	3%
angle mort ou champ de vision des véhicules	3%
masse et configuration des PL	2%
état du chargement	1%
véhicule haut de type 4x4	<1%
système d'aide à la conduite défaillant	<1%
véhicule silencieux	<1%
autre facteur véhicule	3%

Source : Cerema, 2020, base FLAM sur les accidents mortels en 2015. Les pourcentages se rapportent aux 2 878 accidents mortels présents dans la base.

État du véhicule - contrôle technique

Les véhicules en mauvais état représentent un facteur de risque pour l'accidentalité. En 2019, on a dénombré 1 669 accidents corporels dans lesquels un véhicule présentait une défaillance technique visible (pneumatiques, éclairage, défectuosité mécanique, etc.). Dans ces accidents, 160 personnes ont été tuées et 2 185 blessées¹.

20 millions de contrôles techniques ont été réalisés² en 2019 sur les véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers, dont 4,3 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 antiblocage 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 30 % des accidents mortels sur 5 ans sur autoroute concédée³).

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).

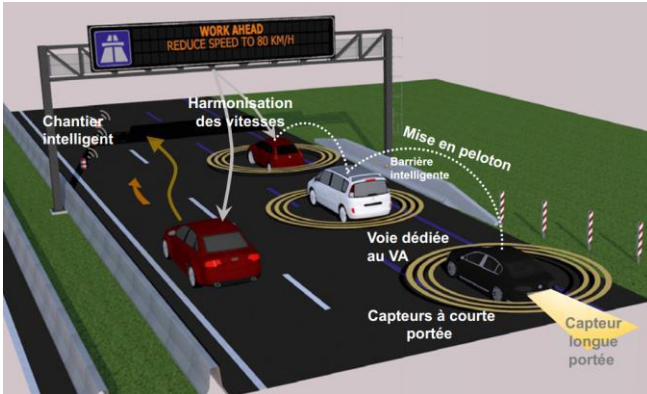
Les **systèmes de retenue** (ceinture de sécurité avec prétensionneur et limiteur d'efforts, airbags frontaux et latéraux, etc.) sont des compléments indispensables à une structure de véhicule rigide. Les véhicules récents disposent systématiquement d'une alerte sonore incitant à attacher la ceinture ; certains appuie-têtes se règlent automatiquement en fonction de la morphologie de l'utilisateur.

¹ Voir également p. 82-83 « Les accidents selon les caractéristiques des véhicules ».

² Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2019, UTAC/OTC, février 2020.

³ Analyse des accidents mortels et corporels 2019, ASFA, juillet 2020.

Autoroute hybride munie d'une voie dédiée à la circulation des véhicules autonomes



Source : Transport et mobilité, dossier thématique n°8, regards croisés sur le véhicule autonome, Ifsttar

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. Après un an, le système commence à se mettre en place, et requiert notamment des utilisateurs sa connaissance et une certaine appropriation. En tout, près de 12 000 déclenchements d'eCall ont eu lieu en 2019. Même si un bon nombre correspond à des tests, on remarque une montée en puissance de l'outil. 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) et donc atténuer les conséquences des accidents. Ce dispositif devrait s'avérer très efficace lors des sorties de route non visibles depuis la chaussée, sur les routes à faible trafic ou pour les victimes incapables d'alerter. Le système 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/> et comité de pilotage eCall

Aides à la conduite - véhicule connecté

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 la sécurité routière car ils permettent au conducteur d'anticiper sur l'événement. Ces systèmes d'information et d'alerte coopératifs sont expérimentés en France et en Europe.

Véhicule à délégation de conduite

L'amendement du 23 mars 2016 à la Convention de Vienne a reconnu la possibilité pour le conducteur d'être aidé dans la réalisation des tâches de conduite et dans le contrôle du véhicule, par des systèmes d'aide à la conduite ou des fonctions automatisées de conduite. Dans la lignée de la feuille de route tracée par le plan « *Nouvelle France industrielle* » et de « *France véhicule autonome* », l'expérimentation sur la voie publique de véhicules à délégation de conduite ou véhicules autonomes en France, d'abord encadrée par l'arrêté du 17 avril 2018, est prévue désormais dans la loi d'orientation des mobilités (articles 31 et 32) et la loi PACTE (article 125). **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 prévu¹. 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

Conduite surveillée			Conduite non surveillée					
	Avec les yeux Avec les mains			Temporairement sans les mains			Sans les yeux Sans les mains	
Le conducteur exerce continuellement un contrôle longitudinal ET latéral	Le conducteur exerce continuellement un contrôle longitudinal OU latéral	Le conducteur doit surveiller le système à tous moments	Le conducteur ne doit pas surveiller le système à tous moments mais il doit toujours être en mesure de reprendre le contrôle		Le conducteur n'est pas nécessaire dans le cadre d'utilisation défini		Le système est capable de faire face à toutes les situations automatiquement pendant le trajet entier. Aucun conducteur n'est nécessaire	
			Le système exerce un contrôle longitudinal ET latéral dans un cas d'utilisation spécifique. Le système reconnaît les limites d'actions et demande au conducteur de reprendre le contrôle avec un délai suffisant		Le système est capable de faire face à toutes les situations automatiquement dans un cas d'utilisation défini			
Niveau 0	1	2	3		4		5	
Conducteur uniquement		Assistance		Automatisation conditionnelle		Automatisation élevée		Automatisation complète
Déjà sur le marché				2020-2030				

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.**

Facteurs déclenchant liés à l'infrastructure ou aux Conditions de circulation, dans les accidents mortels de 2015 selon la base FLAM

Facteurs agrégés	Pourcentage
défaut de visibilité	10%
mauvaise adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques *	10%
absence de possibilité d'évitement et de récupération	9%
défaut de lisibilité **	6%
éblouissement (éclairage naturel ou artificiel)	4%
conditions météo dégradées	3%
incohérence des éléments de la voie et de son environnement	3%
non-prise en compte de tous les flux dans un objectif de sécurité ***	2%
obstacles non fixes sur la chaussée	1%
obstacles mobiles	1%

* Aptitude de l'infra (dévers, profil, adhérence...) à éviter les ruptures des équilibres dynamiques (dérapage, renversement...)

** Capacité des voies à donner une image juste de l'environnement et du comportement que l'on attend de l'usager.

*** Absence de passages piétons, de refuges piétons, ou encore pas de distinction des mouvements tournants en intersection

Source : Cerema, 2020 base FLAM sur les accidents mortels en 2015. Les pourcentages se rapportent aux 2 878 accidents mortels présents dans la base.

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 efficaces sur le réseau en service.

ISRI, Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires : relever les défauts du réseau en service.

Des années 1950 à 1972, le développement des réseaux et du trafic routier s'est traduit par une augmentation du nombre d'accidents de la route, à un rythme toutefois moindre que celui de l'augmentation du trafic. En réaction des politiques de sécurité routière ont été progressivement mises en place, en intégrant notamment un volet dédié à l'infrastructure.

Les actions sur l'infrastructure

Dans les années 1970 et 1980, ces politiques sont axées sur **le traitement des concentrations d'accidents graves** et aboutissent à une forte réduction des « points noirs ». A partir des années 1990, ces actions curatives se déclinent sur des itinéraires entiers. La notion de « **route qui pardonne** » est développée. Elle vise à limiter les conséquences d'une erreur de conduite (réalisation d'accotements pour corriger un écart de trajectoire, séparation des flux par sens, 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 et au partage de l'espace. Des limitations ponctuelles à 70 km/h fleurissent sur les routes interurbaines.

Cependant ces progrès touchent principalement la conception des nouvelles infrastructures. Le 1^{er} juillet 2018, l'Etat, sur proposition du comité des experts du conseil national de sécurité routière choisit de mettre en cohérence les limitations de vitesse avec la réalité des routes bidirectionnelles sans séparateur en introduisant le 80 km/h.

En 2019, une nouvelle **directive européenne du 2019/1936 /CE** remplace la directive de 2008. La transcription en droit français est prévue en 2021. Elle s'appliquera au réseau autoroutier et routier national. D'autres démarches spécifiques sont utilisées pour améliorer le niveau de sécurité des réseaux routiers (obstacles, passages à niveau...). De plus en plus de collectivités, gestionnaires de réseaux routiers, appliquent ou adaptent ces démarches de sécurité routière selon leurs moyens et les enjeux présents sur leur territoire.

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 sonores (DAS) en rive de chaussée qui aident au maintien dans leur voie les usagers en état d'hypovigilance. Sur routes bidirectionnelles, ces dispositifs peuvent également être implantés en axe si les conditions le permettent et si un gain de sécurité est probable.

Il est désormais interdit de proposer du stationnement pour véhicule motorisé dans les 5 mètres en amont d'un passage piéton. La mise en conformité doit être réalisée d'ici au 31 décembre 2026. Ceci pour lutter contre les masques à la visibilité.

Evolution des réseaux routiers (en km)

	1999	2004	2009	2014	2019
Autoroutes	9 303	10 379	11 042	11 551	11 670
dont autoroutes concédées	7 042	7 836	8 431	8 951	9 174
Nationales France métropolitaine	26 584	26 127	9 765	9 619	9 013
Départementales France métropolitaine	358 378	359 644	377 984	377 323	375 462
Communes France métropolitaine	579 411	601 851	629 000	673 290	694 076
Ensemble du réseau routier France métropolitaine	973 676	998 001	1 027 791	1 071 783	1 090 221
Voies ferrées exploitées par la SNCF	31 770	30 990	31 041	30 318	27 594
Méto, RER, tramways ¹	536	665	909	1 616	1 805
Véloroutes et voies vertes	nd	nd	nd	nd	15 780

¹ Données des années précédentes (1998, 2003, 2008, 2013, 2018)
Source : Chiffres clés du transport, SDES, 2020.

Utilisation des réseaux (circulation)

	2003	2008	2013	2018
Réseaux routiers (milliards véh-km)	553	553	568	606
Autoroutes	152	162	170	185
Routes Nationales	23	23	22	22
Autres routes	377	367	376	398
Réseau ferroviaire (millions trains-km)				
Voyageurs	385	420	406	364
Marchandises	130	94	67	63
Réseau Transport Collectif Urbain				
Île-de-France				
Train (millions trains-km)	26	24	29	27
RER (millions trains-km)	40	43	42	40
Méto (millions trains-km)	42	47	49	51
Tramway (millions véh-km)	nd	4	8	13
Bus (millions véh-km) hors Optile ¹	144	157	161	170
Province				
Tramway (millions véh-km)	21	40	54	62 ²
Méto (millions trains-km)	24	31	33	32

¹ Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France

² Données 2017

Source : Chiffres clés du transport, SDES, 2020.



Source : ONISR

L'entretien et l'exploitation

La gestion du réseau routier s'exerce à différents niveaux : Etat (infrastructures concédées ou non), départements, métropoles et communes. Depuis 2017, les métropoles ont repris la gestion de toutes les routes départementales ou communales 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 2019, 264 accidents de la circulation (matériels ou corporels) liés aux chantiers ou autres interventions ont été relevés sur routes nationales¹ et autoroutes² (266 en 2018). 33 agents d'exploitation ont été blessés sur ces routes.

Les milieux urbain et péri-urbain

Après la période tout automobile, la plupart des agglomérations privilégie dorénavant le partage de la voirie. La loi d'orientation sur les mobilités du 31 décembre 2019 stipule³ que les plans de mobilité visent à assurer l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements. Ceci se traduit par une hiérarchisation plus nette du réseau routier, un déploiement des zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) pour construire la « ville des courtes distances ». Il s'agit de remettre le piéton au centre du projet tant en urbain qu'en péri-urbain avec ses compléments que sont le vélo et les transports publics, les livraisons, et les voitures pour certains déplacements en évitant l'autosolisme.

Le développement des réseaux cyclables et du stationnement vélo nécessite des adaptations fortes de la distribution de l'espace public et de outils d'aménagement qui sont évalués.

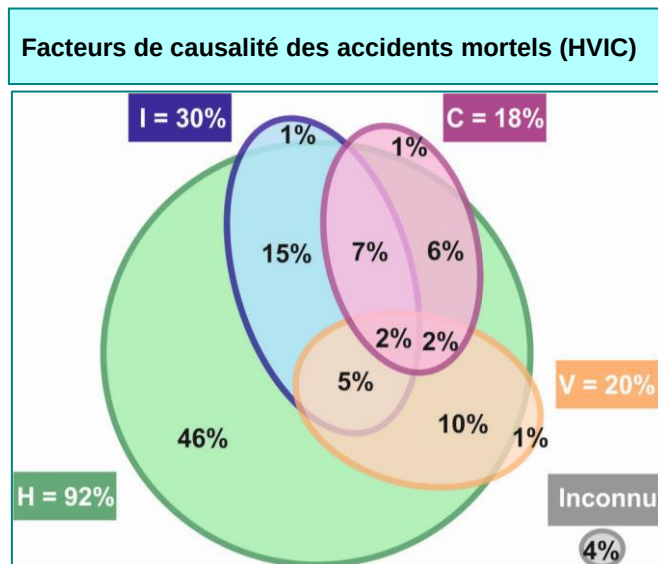
Pour accéder au cœur des grandes agglomérations, dans un contexte où les contraintes économiques, spatiales et environnementales rendent de plus en plus difficile la construction de nouvelles routes, l'optimisation des infrastructures existantes permet d'augmenter les capacités de déplacement. Ainsi sur les Voies Structurantes d'Agglomérations sont aménagées des voies réservées aux transports en commun ou au covoiturage.

¹ Tableau de suivi de l'accidentalité des DIR, MTES, avril 2020.

² Baromètre sécurité du personnel en intervention, ASFA, Le site de la sécurité du personnel autoroutier.

³ Article L/1214-2 du code des transports

Les usagers de la route



Légende : Facteurs HVIC, H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables.

Source : Cerema, 2019

Facteurs déclenchant liés à l'Humain, dans les accidents mortels de 2015 selon la base FLAM

Facteurs agrégés	Pourcentage
vitesse excessive ou inadaptée	38%
alcool	31%
stupéfiants	17%
priorité (non-respect des règles de priorité)	16%
fatigue	12%
inattention (autre que distracteur, téléphone ou appareil électronique)	12%
Inexpérience ou jeunesse des impliqués	11%
malaise	10%
prise de risque volontaire	7%
dépassement dangereux	7%
véhicule inhabituel emprunté, volé ou neuf	6%
manœuvre d'évitement ou d'urgence non adaptée	6%
grand âge	5%
faible perceptibilité du piéton	4%
déficiences *	4%
téléphone ou distracteurs technologiques	4%
médicaments	3%
conduite en situation de stress, énervement, angoisse...	3%
mauvaise évaluation des vitesses ou des distances	3%
suicide état dépressif homicide volontaire balle perdue...	2%
contresens	2%
habitude des lieux	2%
non-respect des distances de sécurité	2%
non-port de vêtements à haute visibilité	1%
vitesse lente	1%
véhicule n'ayant pas le droit de circuler sur la route incriminée	1%
changement de direction ou de file non signalé	1%
échec de conduite avec régulateur	<1%
monotonie de la conduite	<1%
manœuvre inadaptée d'un occupant d'un véhicule en stationnement	<1%
conduite par GPS sans prise d'information	<1%
système d'aide à la conduite mal utilisé	<1%

*Déficiences cognitives, visuelles, motrices et auditives, par ordre décroissant d'importance

Source : Cerema, 2020, base FLAM sur les accidents mortels en 2015. Les pourcentages se rapportent aux 2878 accidents mortels présents dans la base.

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 moins de 5 par an sur la période 2017-2019.

Le nombre de victimes sur cyclomoteur décroît avec l'âge. Les cyclomotoristes de 14 à 17 ans sont les plus touchés (33 tués, 1 908 blessés), ils représentent 32 % des cyclomotoristes victimes, pour 31 % des utilisateurs de cyclomoteur¹. Les 18-24 ans représentent 27 % 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 2019, Volume 2RM

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 cm ³)	Permis AM ou BSR				
Motocyclette A1 (≤ 125 cm ³)		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)
Quadracycle "léger" et quad routier léger (L6), ≤ 50 cm ³	AM ou BSR	A1 ou B1	A ou A2 ou B		
Quadracycle "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 2019 – Temps forts

Début 2019, une campagne digitale soutenue par un film inédit « **La route de ma vie** ». Cette communication vise à sensibiliser les jeunes aux risques de la route, notamment sur les routes du quotidien, à travers l'expérience émouvante d'un jeune pompier.

Avril 2019, sur tout le territoire, une campagne d'affichage « **Au volant, le téléphone peut tuer** », anticipant l'entrée en vigueur de la mesure 13 du CISR du 9 janvier 2018, qui prévoit la rétention du permis de conduire lorsque le conducteur tient son téléphone en main et commet en même temps une infraction menaçant la sécurité d'autrui.

Au printemps, à destination des motards qui représentent 1,6% du trafic mais 19% des tués, une campagne digitale de recommandation du port du **gilet airbag à moto**. En septembre, une campagne TV et digitale les sensibilise à la **trajectoire de sécurité à moto** (comment se positionner sur la chaussée pour voir et être vu), anticipant sur la réforme du permis moto qui la rend obligatoire.

En décembre 2019, à l'occasion de la campagne alcool et conduite "Quand on tient à quelqu'un, on le retient" portée par la voix d'une cinquantaine de personnalités de la télévision et des radios, la Sécurité routière adopte une nouvelle signature : « **Vivre, ensemble** » (de 2008 à 2019, cette signature était « *Sécurité routière. Tous responsables* »). Ainsi, la Sécurité routière propose aux Français de se rassembler autour d'une ambition commune, à la fois évidente, bienveillante et fraternelle : "**Vivre**" (c'est bien l'essence même de la sécurité routière), "**Ensemble**" (c'est parce que chacun veillera sur l'autre qu'on y arrivera).

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 XXI^e 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 prédictors du comportement à risque mais également pour aider à concevoir le message de la campagne¹.

Contrôle et sanction

Pour assurer une meilleure efficacité des règles, il est nécessaire de prévoir un contrôle et des sanctions adaptées à la gravité du manquement, ces sanctions faisant partie intégrante de la stratégie de prévention. En 2019, 18,3 millions d'infractions au code de la route² ont été relevées (hors polices municipales). Le permis à points, instauré en 1992, vise à responsabiliser davantage le conducteur. 12,7 millions de points ont été retirés en 2019 (en baisse de - 14,6 % par rapport à 2018). *Suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière permet de récupérer 4 points au maximum*. 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.

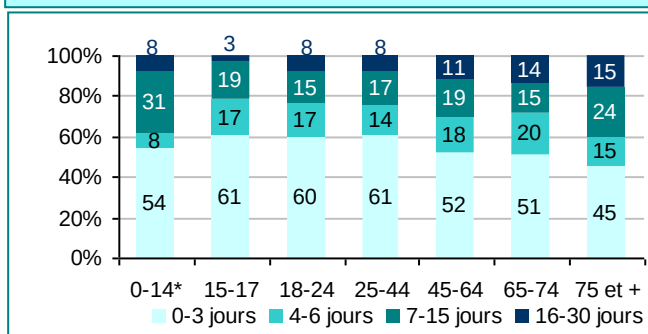
¹ Projet européen CAST – Campagne de communication sur la sécurité routière – Manuel pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation, Union Européenne, 2010.

² Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2019, ONISR.

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



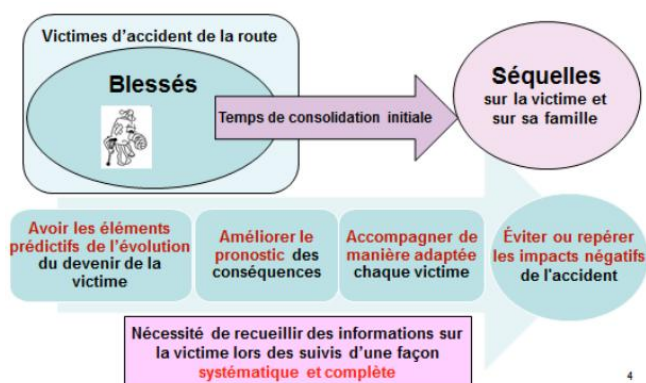
* Effectifs faibles

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 patients¹ 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 satisfaction² 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 précédant 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, Ethylo test 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 : Dossier de presse, Janvier 2020, Université Gustave Eiffel



Source : Colloque COSMOS organisé conjointement par l'Ifsttar et le Cerema à Marne la Vallée.



Source : Newsletter T4 2019: besoin d'expérimentation de biomécanique des chocs, Ceesar : <https://www.ceesar.fr/>

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 à 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. En 1993 une attestation reconnaît cette discipline et en 2000 un *continuum* éducatif est instauré. Des grandes écoles dispensent des formations selon une approche pluridisciplinaire et des universités intègrent cette matière notamment à travers les sciences de l'éducation ou la psychologie à Aix-Marseille et Angers. Cela crée des approches cognitivo-comportementales complémentaires à la recherche.

Organisation de la recherche

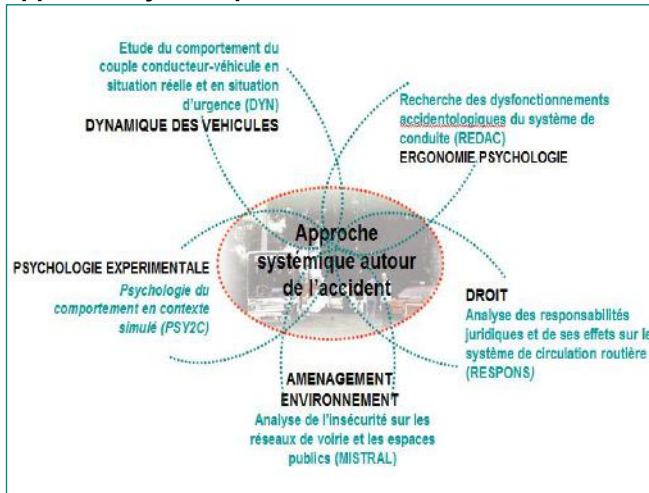
L'interdisciplinarité de la sécurité routière nécessite de faire travailler ensemble les organismes d'études et de recherche. L'Université Gustave Eiffel¹ et le Cerema² sont les principaux acteurs du réseau scientifique et technique auxquels s'ajoutent l'Inserm, des laboratoires du CNRS, des équipes Inserm, ISPED et universitaires. L'UTAC³ 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 projets (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.gouv.fr>).

¹ L'Université Gustave Eiffel (UGE) est née le 01/01/2020 du regroupement de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM), de l'institut de recherche Ifsttar et des écoles d'architecture (Éav&t) et d'ingénieurs (EIVP, ENSG et ESIEE Paris). L'Ifsttar était lui-même issu de la fusion au 01/01/2011 de l'Inrets et du LCPC;

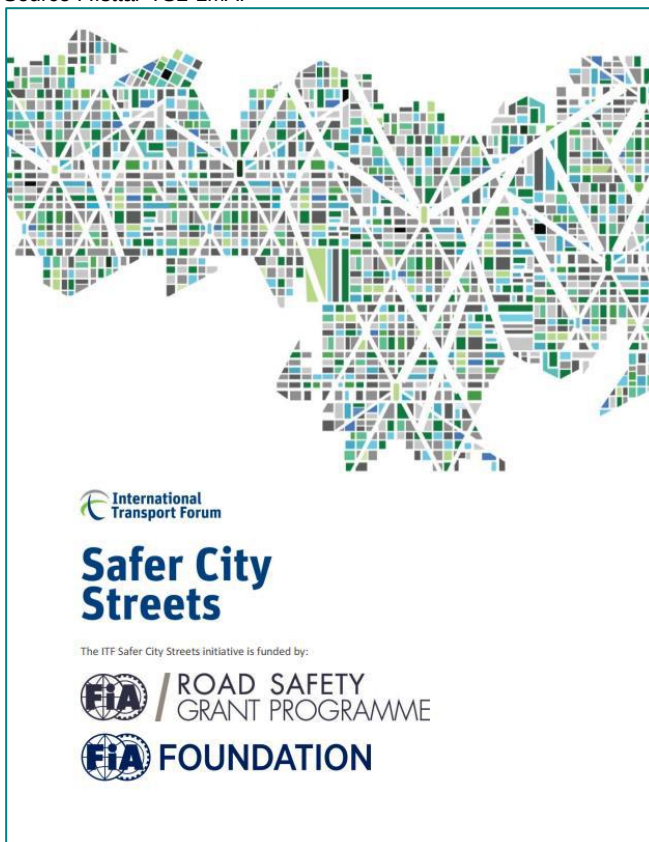
² Le Cerema résulte de la fusion au 01/01/2014 des CERTU, SETRA, CETMEF et CETE.

³ 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 : Programme de la 6^{ème} réunion du réseau Safer City Streets, Octobre 2019, Lisbonne

CARLLA : le prototype de l'Ifsttar dédié à l'automatisation de la conduite



Source : Dossier thématique n°8, regards croisés sur le véhicule autonome, Ifsttar

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'OMS¹ 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. 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 (Irtad², Jacques Cartier) sont des lieux de partage d'expertise. Le sommet 2019 du Forum International des Transports de l'OCDE (FIT/OCDE) a encore cette année abordé des thèmes de sécurité routière comme les usagers vulnérables ou encore les objectifs à l'horizon 2030. L'initiative Safer City Streets portée par l'ITF depuis 2016 a abordé cette année entre autres le thème de la micromobilité tandis que des recherches se poursuivent avec E-survey of Road users' Attitudes ou encore Europe - projet de plateforme de management de la sécurité routière.

De nouveaux défis

La recherche investit le champ des nouveaux modes de déplacement (trottinette électrique, gyropode) et étudie leurs pratiques et l'accidentalité de ces usagers vulnérables. L'automatisation des véhicules nécessite de revoir les règles de circulation et de responsabilités et d'adapter l'infrastructure. Les interactions entre les différents véhicules et entre l'homme et la machine doivent être anticipées. Les évolutions technologiques offrent enfin des fonctionnalités de délégation de conduite de plus en plus performantes et la sécurité des occupants de ces futurs véhicules comme des autres usagers de la route constitue une priorité avec un enjeu central de formation à adapter parallèlement aux avancées technologiques.

¹ Organisation Mondiale de la Santé (2018).

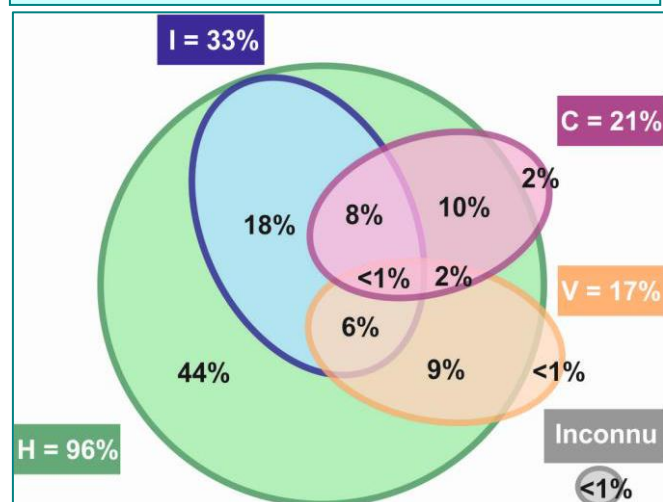
² Au sein de l'OCDE, l'Irtad rassemble 70 membres dans 35 pays.

Facteurs liés aux accidents mortels de piétons (FLAM piétons)

Equipe	Valérie Battaglia, Fabrice Lopez, Franck Monti, Romain Borrod, Astrid Rothbacher, Elisa Maitre
Achèvement	A paraître
Méthodologie	Analyse des accidents mortels 2015 à partir des procès-verbaux d'accidents et du BAAC
Périmètre	France, 2015
Mots clés	Accidentologie, piétons, facteurs d'accidents mortels

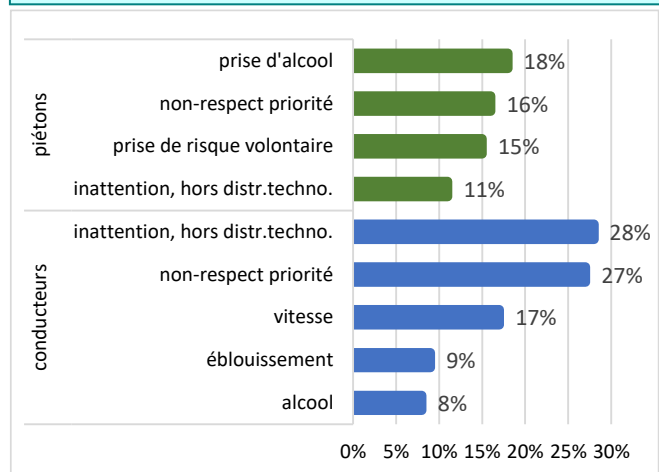
Nombre de...	BAAC 2015	FLAM 2015	%
...accidents avec piétons tués	509	379	74%
...piétons tués	514	384	75%
...piétons impliqués	558	429	77%

Facteurs de causalité des accidents mortels piétons 2015



Légende : H = facteurs humains ; V = facteurs véhicule ; I = facteurs infrastructure ; C = facteurs conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées. Source : Cerema

Principaux facteurs déclenchant identifiés pour les piétons et les conducteurs adverses



Pourcentage d'accidents mortels piéton.

Source : Cerema

La sécurité routière en France - bilan 2019 - ONISR

L'étude vise à renforcer les connaissances de l'accidentalité mortelle des piétons, en s'appuyant notamment sur la base de données FLAM qui comporte 74 % des accidents mortels piéton du BAAC de l'année 2015. Les analyses relatives aux facteurs sont issues de l'agrégation des facteurs déterminés comme quasi-certains ou probables.

L'enjeu majeur du manque de visibilité/perceptibilité des piétons

Dans 58 % des accidents mortels de piétons un facteur agrégé relatif à cette thématique a été cité, notamment : faible perceptibilité des piétons (31 %), masques à la visibilité (14 % ; fixes 9 % ; mobiles 5 %), angles morts du véhicule (10 %), éblouissement du conducteur (9 %), problèmes d'éclairage public (7 %), non-port de vêtements à haute visibilité (5 %) en particulier pour les conducteurs devenus piétons à la suite d'une panne ou d'un accident.

Une très forte prépondérance des facteurs humains

Un facteur humain au moins a été identifié dans 96 % des accidents mortels de piétons (contre 92 % pour les accidents sans piéton tué). Les comportements les plus fréquemment recensés chez les conducteurs déclenchant un accident mortel piéton sont l'inattention, le non-respect des priorités et la vitesse. Le premier comportement identifié parmi les piétons tués est la prise d'alcool (18 %), devant le non-respect des priorités ou la prise de risque volontaire. L'utilisation de distracteurs technologiques est incriminée dans 5 % des cas dont 2/3 sont imputables au piéton.

Focus sur le scénario d'accident le plus fréquent en agglomération

Le scénario-type¹ « Piéton traversant en confiance sur un passage piéton une infrastructure large ou rapide ; détection trop tardive ou anticipation erronée de la part du conducteur » représente 28 % des accidents mortels piétons en agglomération alors qu'il n'est associé qu'à environ 10 % des accidents corporels².

Le piéton n'est pas détecté dans 68 % des cas ou détecté tardivement dans 28 % des cas.

Ces défaillances de détection sont liées dans 47 % des situations à des problèmes de visibilité, dont éblouissement (28 %). Lorsque la visibilité n'est pas incriminée c'est l'inattention du conducteur qui va jouer un rôle prépondérant dans la survenue de l'accident (34 %).

¹ Brenac, T., Nachtergaële, C., Reigner, H. (2003). Scénarios types d'accidents impliquant des piétons et éléments pour leur prévention. Arcueil, Les Collections de l'INRETS.

² Clabaux, N., Brenac, T., (2020), « Réévaluation des enjeux correspondant aux scénarios types d'accidents urbains (avec et sans implication de piétons) », Projet SURCA, financé par la FSR.

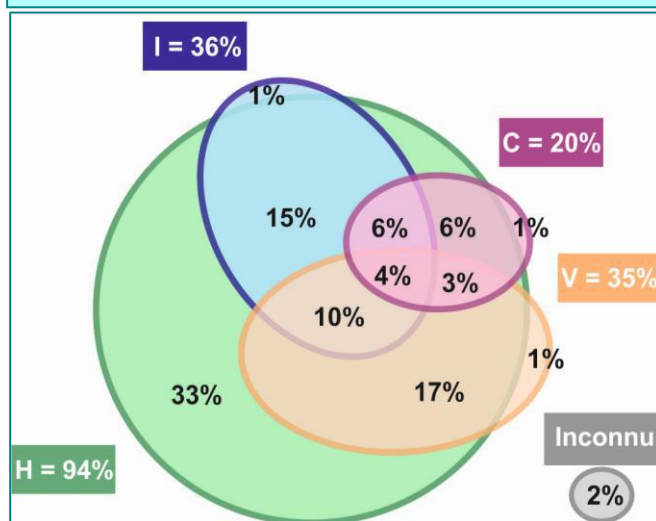
Facteurs liés aux accidents mortels de motocyclettes (FLAM 2RM)

Équipe	Béregère Varin, Vincent Ledoux, Nicolas Dubos (Cerema)
Achèvement	À paraître
Méthodologie	Analyse des accidents mortels 2015 à partir des procès-verbaux
Périmètre	France, 2015
Mots clés	Accidentologie, motocyclettes, facteurs d'accidents mortels

La base de données FLAM comporte 87 % des accidents mortels impliquant au moins une motocyclette en 2015.

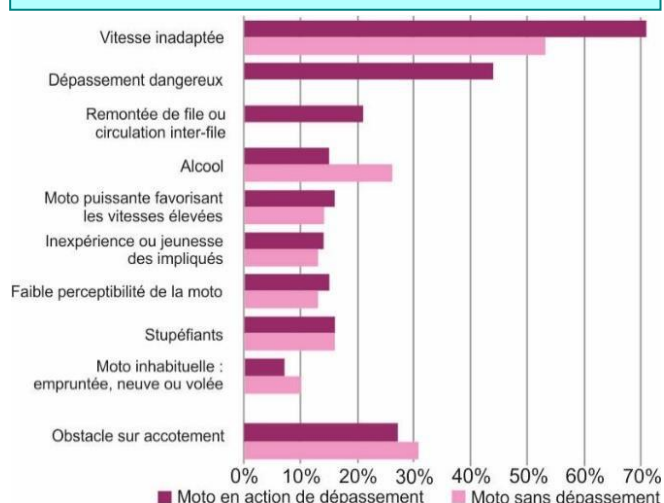
Les analyses relatives aux facteurs sont issues de l'agrégation des facteurs déterminés comme quasi-certains et probables. Pour les 558 accidents mortels de motos de la base FLAM, près de 1830 facteurs sont identifiés comme facteurs de causalité dont plus de 1300 qualifiés de quasi-certains (72 %).

Facteurs de causalité des accidents mortels 2015



Légende : H = facteurs humains ; V = facteurs véhicule ; I = facteurs infrastructure ; C = facteurs conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées

Motos avec ou sans dépassement : principaux facteurs de causalité



Il s'agit d'étudier les différents facteurs déclenchant des accidents mortels de motocyclistes en 2015, ou ayant aggravé les conséquences de l'accident.

Une multiplicité plus importante des types de facteurs que dans les accidents mortels sans 2RM

L'analyse combinatoire des données selon les composantes H, V, I, C montre que la part des accidents impliquant au moins un facteur humain est de 94%. Les accidents impliquant une moto se démarquent de ceux qui n'en impliquent pas, on note :

- des facteurs Véhicule 2,3 fois plus présents,
- des facteurs Infrastructure 1,3 fois plus présents,
- une multiplicité de facteurs plus grande (33 % des accidents n'impliquent que des facteurs d'origine humaine, contre 50 % des accidents sans moto).

Les motocyclistes roulant en groupe représentent un fort enjeu

En 2015, 20 % des conducteurs de motos lourdes impliqués dans les accidents mortels roulaient à plusieurs. Les groupes de 2 sont majoritaires (44 %). Ces motocyclistes sont essentiellement accidentés hors agglomération (82 %), sur routes bidirectionnelles (85 %). 63 % roulaient en courbe.

On relève une forte part de facteurs Infrastructure déclenchant et aggravant :

- 45 % de facteurs liés à l'infrastructure,
- 40 % des accidents présentent un facteur aggravant constitué par la présence d'un obstacle fixe sur l'accotement.

On note également quelques spécificités dans les facteurs humains :

- un non-respect des distances de sécurité important (11 %),
- une problématique liée au manque d'expérience : 21 % de facteurs liés à l'inexpérience ou la jeunesse du conducteur et 14% de facteurs liés à la conduite d'une moto mal connue (empruntée, volée ou neuve),
- moins d'alcool et de stupéfiants pour les motocyclistes roulant en groupe que pour ceux roulant seuls (respectivement 14 % vs. 24 % pour l'alcool ; 7 % vs. 18 % pour les stupéfiants).

Les dépassements

Les motos présentent un enjeu important d'implication dans les accidents mortels liés à un dépassement en 2015 : 25,6 %. Tous les types de motos sont concernés : roadsters, sportives comme scooters ou customs. Le risque existe pendant la manœuvre mais également juste après :

- 19 % des motocyclistes sont accidentés lors du dépassement,
- 7 % viennent de terminer leur dépassement.

Rapport à la règle chez les automobilistes français.

Equipe	Julien Cestac, Laurent Carnis, Jean-Pascal Assailly, Cédric Garcia (Université Gustave Eiffel) Chloé Eyssartier (CEREMA)
Achèvement	Décembre 2018
Méthodologie	Questionnaire en ligne : 1 021 participants représentatifs des automobilistes français
Mots clés	Règles, lois, valeurs, automobiliste

Conditionnalité des règles - Pourcentages					
	1 Pas d'accord	2	3	4	5 D'accord
Dans certaines situations, il est légitime d'enfreindre les règles de sécurité routière.	10,8	26	21	32	10,5
Les forces de l'ordre devraient faire preuve de souplesse	11,6	18	26	30	14,3
Il vaut mieux rouler à la même vitesse que le flux de voitures plutôt que de se conformer scrupuleusement aux limites de vitesses	17,9	24	22	25	11,3
On devrait avoir le droit de franchir une ligne blanche si on est derrière un véhicule lent	25,4	19	15	27	13,7
On devrait pouvoir passer au feu rouge si aucun véhicule n'arrive sur l'autre	74,4	13	6,4	4,6	2,1

Source : Etude Rapport à la règle, Rapport final de convention, 13 Décembre 2018, IFSTTAR-CEREMA

Facteurs prédictifs de l'intention de respect des règles – modèle de régression	
	β
Attitudes envers les règles	.08**
Normes subjectives	.17***
Contrôle perçu	.49***
Conditionnalité	-.17***
Discourtoisie	-.02
Rejet de l'autorité	-.03
Libertarianisme routier	.01
Conformisme	.07*
Recherche de sensations	-.03

Explication : le nombre d'étoiles indique si le paramètre étudié a un impact sur l'intention de respecter les règles (3 étoiles : cela influence certainement, 0 ça a peu de chance d'influencer), le chiffre indique dans quelle mesure l'influence du paramètre est grande ou faible, et son signe dans quel sens il influe : pour (+) ou contre (-) le respect des règles.

Lecture : la perception du contrôle joue fortement dans le respect des règles, alors que voir les règles comme conditionnelles influence modérément dans le sens contraire.

Source : Etude Rapport à la règle, présentation à ICAP 2018 Montréal, 28 Juin 2018, IFSTTAR.

Le respect des règles de conduite est essentiel pour limiter le nombre d'accidents. Et pourtant, le nombre d'infractions reste considérable. Le contentieux routier représente plusieurs millions d'infractions par an. **Cette recherche étudie les facteurs qui influencent le rapport à la règle ou sa violation.** Ainsi, le phénomène d'optimisme comparatif entraîne une confiance excessive et une moindre nécessité subjective de respect de la règle. Les conducteurs s'estiment plutôt bons : 80 % d'entre eux considèrent être de meilleurs conducteurs que la moyenne. **Une autre raison réside dans la conditionnalité des règles : pour les français, les règles du code de la route seraient ainsi contournables dans certaines situations.**

Acceptabilité des règles

La proportion de conducteurs qui considèrent les radars comme efficaces est de 53 %, ce qui constitue une baisse importante en comparaison d'évaluations précédentes. Les diverses dimensions de l'acceptabilité (efficacité, équité, atteinte à la vie privée, etc.) ont subi la même évolution défavorable et restent des dimensions cruciales pour le respect des règles et leurs modalités de contrôle. **Ceci démontre une usure des mesures et la nécessité d'un renouvellement permanent des actions en faveur de la sécurité routière et des mesures pédagogiques de soutien.**

Les valeurs personnelles

Les conducteurs français ont tendance à substituer aux règles officielles de conduite des normes informelles qui dépendent du contexte de conduite. **Il existe un lien fort entre le contrôle perçu et l'intention de se conformer**, ce qui indique que certains conducteurs estiment que le respect rigoureux et systématique des règles échappe à leur contrôle, en raison par exemple de leur trop grande complexité. Deux autres facteurs se sont révélés liés à l'intention de se conformer : **la conditionnalité et le conformisme** révélant certains processus de motivation impliqués dans le respect des règles. La dimension **discourtoisie** est corrélée à l'infraction alcool au volant, ce qui indique que celle-ci est souvent associée à un certain mépris pour les autres usagers. Enfin, les dimensions **rejet de l'autorité** et **libertarianisme routier** sont corrélées avec une attitude négative envers les contrôles routiers, ce qui souligne l'importance des valeurs personnelles dans le rapport aux contrôles.

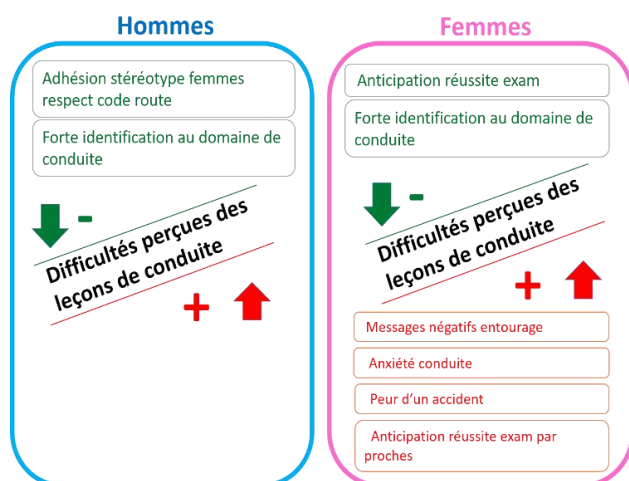
Recommandations

Des leviers d'actions demeurent sur les dimensions de l'optimisme comparatif, des valeurs culturelles, l'influence par les pairs, la conditionnalité perçue des règles, la confiance dans les services de l'État, l'usure des mesures, et le sentiment d'efficacité. **Diverses stratégies comme le marketing des normes sociales ou les nudges pourraient y être introduites.**

Différence de sexe dans la réussite au permis de conduire (Permis_HF)

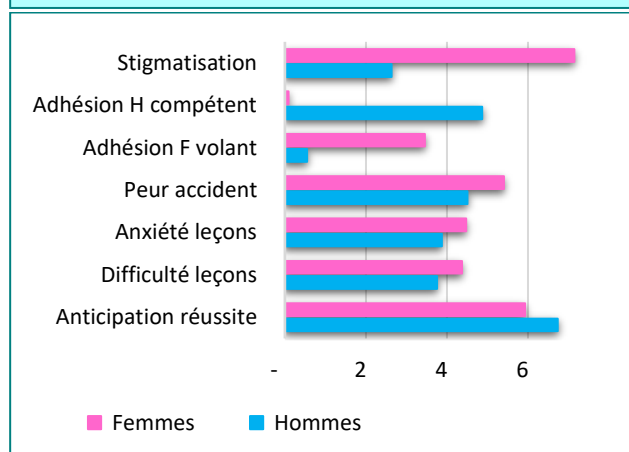
Equipe	M.A. Granié, B. Degraeve, C. Coquelet, M. Evennou, C. Gabaude, F. Varet (Univ. Gustave Eiffel) C. Morin-Messabel (Univ. Lyon 2) C. Martha, C. Poplimont (Aix-Marseille Univ.)
Achèvement	Novembre 2019
Méthodologie	Questionnaire en ligne : 3018 participants Etudes expérimentales : 156, 133, 209 et 312 participants Entretiens individuels auprès de 10 ECSR (enseignants de la conduite)
Mots clés	Permis de conduire, différences de sexe, stéréotypes, apprentissage, formation, éducation routière

Facteurs influant sur la difficulté ressentie chez les apprentis



Source : PermisHF Rapport final, Novembre 2019. IFSTTAR

Quelques différences de sexes significatives ($p < .001$) chez les apprentis



Source : PermisHF Rapport final, Novembre 2019. IFSTTAR

Les femmes représentent 53 % des candidats au permis B. Pour autant, elles ne représentent que 49 % des permis B délivrés en 2018, avec un **différentiel de réussite de près de 10 points entre les deux sexes** : 63 % de taux de réussite chez les hommes contre 53 % de taux de réussite chez les femmes à l'épreuve pratique du permis B. Toutefois, cet écart de réussite s'amenuise : il était de 11,6 points en 2009. L'objectif de ce projet était de **mieux comprendre les facteurs psychosociaux susceptibles d'expliquer cet écart**. Plusieurs études ont été menées, auprès des apprentis conducteurs en formation et des enseignants de la conduite. Elles permettent de pointer les effets de la conformité des apprentis aux attentes sociales, favorisant la réussite des hommes à l'examen pratique du permis, mais pénalisant celle des femmes.

L'effet des stéréotypes

Les résultats **confirment l'écart de réussite** entre hommes et femmes au permis, en lien avec, chez les femmes, un nombre d'heures de leçons plus important, moins d'attrait pour la conduite, de plus grandes difficultés ressenties pendant les leçons, une plus forte anxiété, couplée à une peur plus importante de l'accident et du regard d'autrui. Ces différences sexuées s'observent dès le début de la formation, les hommes s'attribuant des chances plus importantes de réussir le permis que les femmes, même avant le début des leçons de conduite. Les résultats de l'étude montrent que **ces différences sont en lien avec les attentes sociales et les stéréotypes à l'égard des hommes et des femmes au volant**. La croyance sociale d'un homme naturellement compétent pour la conduite affecte positivement les hommes apprentis, en augmentant leur sentiment de maîtrise. Au contraire, elle affecte négativement les femmes, les renvoyant au stéréotype de la femme incompétente dans une activité socialement perçue comme masculine. **Les femmes qui prennent de la distance par rapport à ces stéréotypes de sexe ont un meilleur taux de réussite que les femmes qui s'y conforment.**

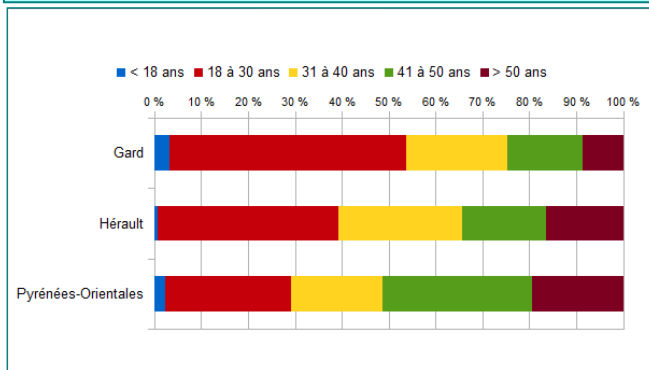
Ces stéréotypes affectent également les moniteurs, qui perçoivent les différences de sexe dans la conduite et les attribuent à des effets biologiques et interprètent les erreurs et l'anxiété des hommes comme liées aux circonstances de l'évaluation mais comme le signe d'un manque de compétences chez les femmes.

En se conformant aux attentes sociales de masculinité ou de féminité, les individus, au travers du rite de passage de l'examen du permis, confirment leur appartenance au groupe des hommes ou des femmes. **Cela pénalise les femmes dans l'obtention de l'examen, mais pénalisera ensuite les hommes en termes de comportements à risque accidentel.**

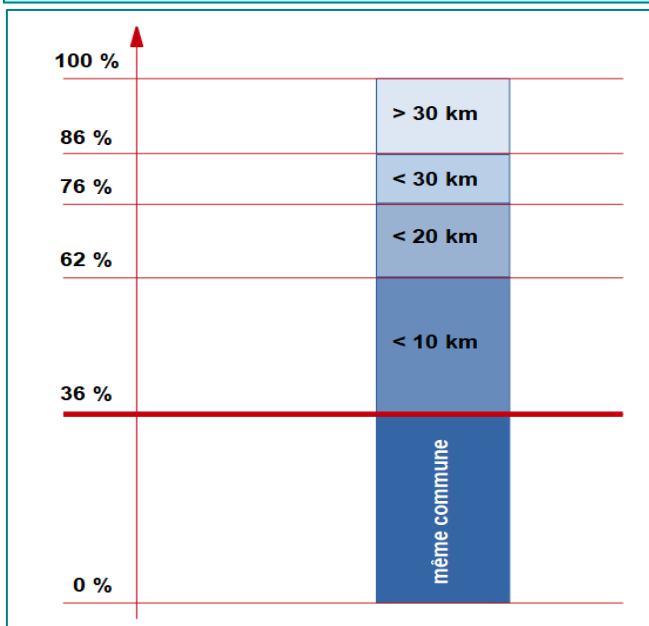
Accidentalité des conducteurs alcoolisés en Occitanie

Equipe	Joëlle SABY, François MENAUT (Cerema SO)
Achèvement	2019
Méthodologie	Analyse des accidents graves « avec alcool » à partir des procès-verbaux (PV) selon la méthode de l'analyse séquentielle de l'accident (IFSTTAR). Identification des itérations récurrentes et proposition de réflexions pour des actions locales de SR.
Périmètre	Départements 30, 34 et 66
Mots clés	Accidentalité, alcool

Répartition des conducteurs alcoolisés selon leur âge dans le Gard, l'Hérault et les Pyrénées Orientales



Distance entre la commune de l'accident et celle du domicile du conducteur alcoolisé



Source : Joëlle SABY Cerema, Accidentalité routière avec conducteur alcoolisé en Occitanie – Zoom sur les départements du Gard, de l'Hérault et des Pyrénées Orientales, rapport d'étude d'avril 2019

Profil du conducteur alcoolisé

Une analyse détaillée et comparative de l'accidentalité par département au sein de la région Occitanie, a permis de mettre en évidence une forte accidentalité « avec conducteur alcoolisé » dans les départements du Gard, de l'Hérault et des Pyrénées Orientales.

L'analyse des Procès-Verbaux 2015 et 2016 d'accidents graves « avec conducteur alcoolisé » a permis l'élaboration de scénarios-types basés sur le regroupement des cas jugés similaires et de cerner le profil des usagers alcoolisés en Occitanie.

Ainsi l'étude a identifié qu'en général ces accidents graves « avec conducteur alcoolisé » ont impliqué :

- des hommes plutôt jeunes : 18 à 30 ans,
- se déplaçant en loisirs/promenade, la nuit, les week-ends, avec un pic les mois d'été,
- les soirs de fête, repas de famille ou entre amis,
- à domicile, au restaurant ou fête locale, lors de soirées en discothèque ou dans un bar,
- sans s'éloigner très loin du domicile,
- en étant parfois conscients de leur état mais sans mesurer l'impact sur le comportement.

Facteurs recensés

Dans ces accidents, ressortent les facteurs suivants :

- les effets de l'alcool,
- le cumul avec d'autres infractions (stupéfiants...),
- les cas de récidives,
- la vitesse inadaptée, impliquant une sortie de route,
- l'hypovigilance,
- le non port des équipements de sécurité,
- le rôle de l'entourage parfois actif mais sans effet,
- la qualité de l'infrastructure.

Propositions d'action

Les hypothèses d'actions issues de l'analyse détaillée de ces accidents s'orientent dans six directions :

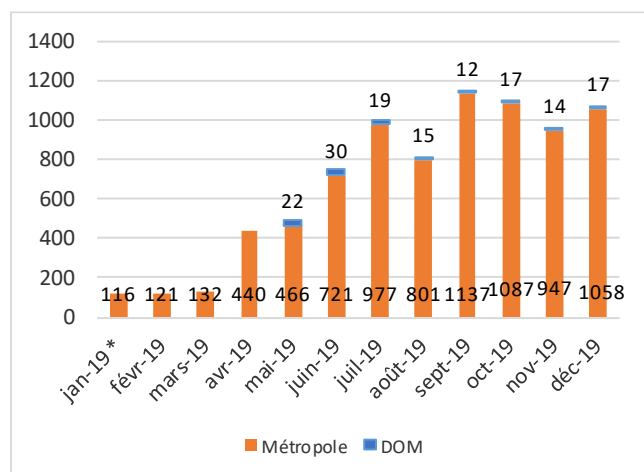
- la **sensibilisation** accrue des **conducteurs** sur le **sur-risque d'accident** que présente la conduite sous l'emprise de l'alcool, d'autant plus si elle est accompagnée de stupéfiants ;
- la **sensibilisation de l'entourage** : l'alcoolisation habituelle ne doit pas être ignorée et des organismes spécialisés peuvent venir en soutien ;
- l'**organisation des retours de fête**, et tout particulièrement des retours de discothèques ;
- la sensibilisation des gestionnaires de voirie sur l'importance de proposer « une **route qui pardonne** » ;
- un **renforcement des actions** sur les périodes et lieux les plus à risque : la nuit, le week-end, l'été, et en secteurs géographiques « identifiés » ;
- des réflexions avec les gestionnaires de voirie sur la pertinence ou non de mettre en place des diagnostics d'itinéraire en vue de réduire les **obstacles latéraux**.

L'éthylotest anti-démarrage

Le dispositif de l'Ethylotest Anti-Démarrage ou EAD vise à empêcher un automobiliste ayant consommé de l'alcool de prendre le volant de son véhicule en bloquant le démarrage de celui-ci.

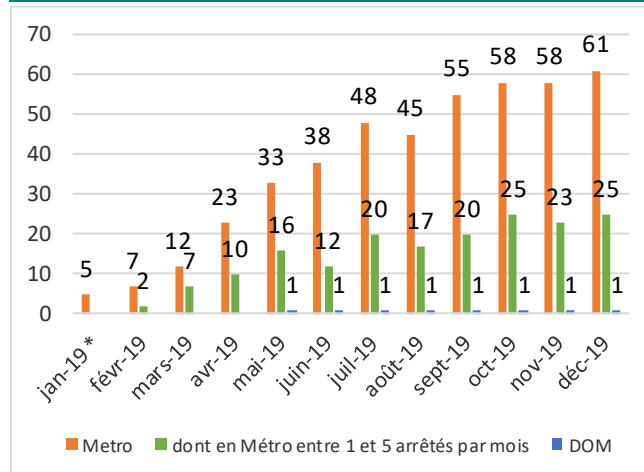
Ce dispositif innovant constitue un nouvel outil mis à la disposition des préfets pour lutter contre les conduites addictives.

Nombre d'arrêtés EAD pris par mois en 2019



Source : ONISR

Nombre de départements contribuant chaque mois à l'établissement d'arrêtés EAD



Source : ONISR

Fonctionnement de l'EAD :

Le conducteur souffle dans l'appareil. Si le test est positif (supérieur à 0,2 gramme d'alcool par litre de sang ou 0,1 mg par litre d'air expiré), le démarrage du véhicule est bloqué pendant 30 minutes avant un nouveau test. S'il est négatif, le moteur s'allume dans les deux minutes qui suivent. Un signal sonore peut retentir en cours de route. Il annonce un test de confirmation à effectuer après avoir garé le véhicule en toute sécurité. Le conducteur dispose de 5 minutes pour remettre le moteur en marche si le test est négatif.

Etat de la réglementation

On distingue trois cas pour lesquels la mise en place d'un éthylotest anti-démarrage est prévue :

L'EAD judiciaire : Le juge peut prononcer une peine d'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un EAD en cas de délit de conduite en état alcoolique et en état d'ivresse manifeste, de refus de se soumettre aux vérifications concernant l'état d'alcoolémie, de récidive de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, de récidive de refus de se soumettre aux contrôles d'alcoolémie ou aux dépistages de stupéfiants et d'homicide ou blessures involontaires par conduite en étant dans un état alcoolique. L'EAD peut également être prescrit comme peine complémentaire, composition pénale ou alternative à l'emprisonnement, tant avant le jugement (contrôle judiciaire) que dans les modalités mêmes d'exécution de la sanction (sursis avec mise à l'épreuve et contrainte pénale) ou lors d'un aménagement de peine ou de libération conditionnelle.

L'EAD alternatif à la suspension administrative du permis de conduire : Le préfet peut décider de restreindre le droit à conduire d'un usager à un véhicule équipé d'un EAD en cas de : conduite sous l'emprise de l'alcool constatée par un appareil homologué ou une analyse sanguine ou encore en cas de refus de se soumettre aux vérifications concernant l'état d'alcoolémie.

L'EAD médico administratif en cas de dépendance à l'alcool : La procédure de l'EAD médico-administratif applicable depuis 1er janvier 2019 permet au préfet, sur la base de l'avis de la commission médicale départementale, soit de suspendre le permis de conduire, soit de restreindre celui-ci aux seuls véhicules équipés d'un EAD. La mesure est ordonnée par arrêté préfectoral.

Les installateurs d'EAD

Près de 250 établissements répartis sur le territoire ont obtenu une qualification de l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC) et l'agrément des préfetures pour procéder à l'installation d'EAD.

Des résultats encourageants

Depuis la généralisation de la mesure préfectorale, le 1er janvier 2019, 9 095 arrêtés préfectoraux ont été proposés aux contrevenants verbalisés en bord de route par les forces de l'ordre, aboutissant à l'installation effective d'environ 2 500 appareils. 65 départements ont mis en œuvre cette mesure.

L'EAD médico-administratif est encore peu proposé par les commissions médicales départementales.

Enfin, les mesures d'EAD judiciaire prises à titre de peine complémentaire ont été plus utilisées que la mesure « de composition pénale » (29 en 2013 et 93 en 2018).

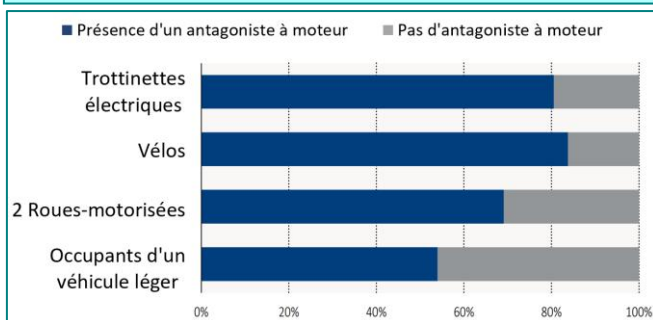
Safe Micromobility : Une micro-mobilité sûre

Auteur	Alexandre Santacreu (FIT)
Partenaires	Ombline de Saint Léon, Philippe Christ (FIT), Georges Yannis (Université Polytechnique Nationale d'Athènes)
Achèvement	Février 2020
Méthodologie	Revue de littérature et mise en place d'un atelier international
Périmètre	International
Mots clés	Micro-mobilité, vélos, trottinettes électriques, sécurité routière

Qu'est-ce que la micro-mobilité ?

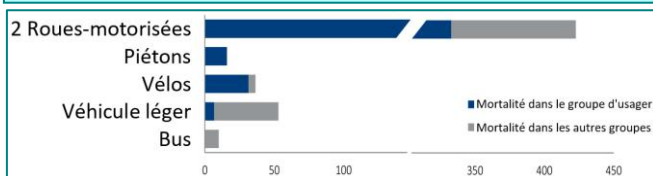
Ce rapport propose une définition de la micro-mobilité basée sur la notion de véhicules n'excédant pas 350 kg et ne dépassant pas les 45 km/h. Il s'intéresse cependant particulièrement aux véhicules à basse vitesse, ne dépassant pas les 25 km/h et les 35 kg. La micro-mobilité inclut donc les trottinettes, électriques ou non, les vélos et vélos à assistance électrique, les cyclomoteurs...

Mortalité dans les collisions selon la présence d'un véhicule à moteur



Source : FIT, Safe Micromobility, 2020

Mortalité par milliard de trajets de personnes



Source : FIT, Safe Micromobility, 2020

Le FIT ou Forum International des Transports

Fondé en 1953 en tant que Conférence Européenne des Ministres des Transports, le FIT a été créé sous ce nom en 2006. Il regroupe 59 pays membres, est politiquement indépendant et est administrativement intégré à l'OCDE. Son but est de fournir une aide aux politiques de transports : regroupement de données, élaboration de statistiques et de recommandations.

L'utilisation croissante des trottinettes électriques et d'autres formes de micro-mobilités en ville questionne de nouveaux aspects de sécurité routière. Elle oblige également à remettre en question les réglementations existantes pour les déplacements urbains. Ce rapport envisage une série d'actions pour rendre la circulation urbaine plus sûre et plus fluide, en se demandant notamment si un changement vers plus de micro-mobilité peut avoir des avantages potentiels en matière de sécurité routière.

Risque d'accidents

Les données disponibles, bien que pour l'instant très limitées, révèlent des similitudes et des différences entre les trottinettes électriques et les bicyclettes en termes de risque. **Le risque de décès** sur la route n'est **pas** significativement **différent**, tout comme celui d'être transporté aux urgences. Néanmoins, deux études ont montré que le **risque d'hospitalisation est plus élevé en trottinette électrique**, ce qui nécessite une enquête plus approfondie.

Cependant un trajet en voiture ou en moto dans une zone urbaine dense est beaucoup plus susceptible d'entraîner la mort d'un usager de la route - y compris piétons - qu'un trajet effectué en micro-véhicule limité à moins de 25 km/h. Un transfert modal en provenance des véhicules à moteur vers ces derniers peut donc rendre une ville plus sûre alors qu'un transfert en provenance de la marche aurait l'effet inverse.

Recommandations

De nombreuses recommandations sont exprimées dans le rapport, parmi lesquelles :

- **Allouer plus d'espace** pour la micro-mobilité en redistribuant l'espace public pour lui prévoir une place tout en protégeant les piétons. Le développement de cette nouvelle mobilité ne doit pas se faire au détriment de la marche. Pour ce faire, l'espace utilisé pour la micro-mobilité doit offrir un confort de roulement supérieur à celui des trottoirs.
- Améliorer la sécurité des micro-véhicules passe aussi en grande partie par des actions sur les véhicules à moteurs, notamment avec **l'abaissement généralisé des vitesses pratiquées en ville**.
- **Réglementer** les micro-véhicules de moins de 25 km/h comme les vélos, et ceux motorisés roulant au-delà de 25 km/h comme les cyclomoteurs
- **Collecter des données** sur les trajets et les accidents pour mieux caractériser le risque et améliorer ainsi la connaissance. Les opérateurs de trottinettes en libre-service peuvent être une importante source de données de qualité.
- Proposer une **formation** accessible pour la conduite de ces engins, et s'assurer que les conducteurs de véhicules motorisés prennent conscience de leur existence dans le trafic. De plus, la formation à la pratique du vélo et des engins de déplacement motorisés pourrait être inclus dans le programme scolaire pour tous.

Vélo à Assistance Electrique (VAE) – Mieux Sécuriser la Mobilité des Séniors

Auteur	Geneviève Laferrere (FUB)
Achèvement	Mai 2020
Méthodologie	Témoignage de 1200 utilisateurs de VAE par le biais d'un questionnaire et analyse de l'accidentalité
Périmètre	France
Mots clés	Vélo à Assistance Électrique (VAE), mobilité, séniors

Évolution du trafic et de l'accidentalité des cyclistes à Lyon

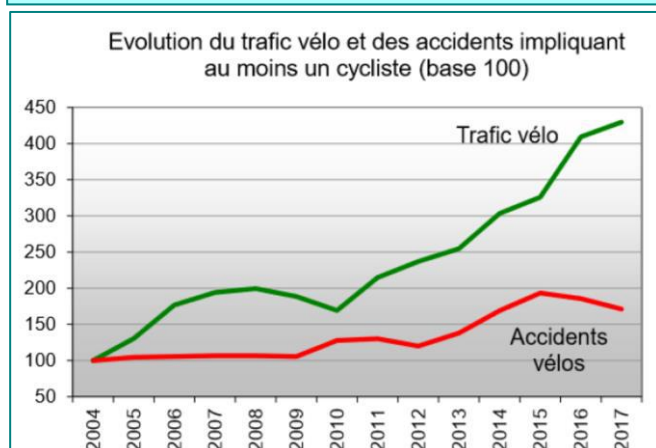
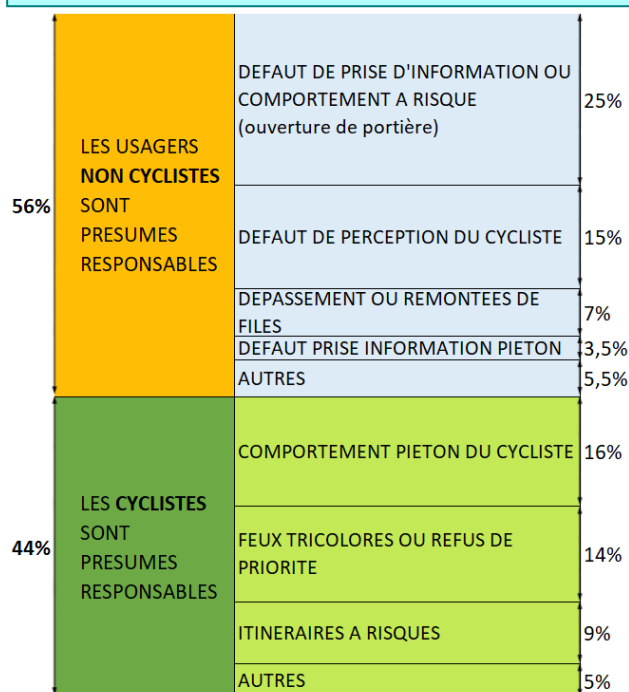


Illustration de l'hypothèse de « sécurité par le nombre »

Source : Guide pour la conception des aménagements cyclables – Métropole de Lyon – 2019, réutilisé dans Sécuriser la Mobilité des Séniors –VAE, FUB, 2020

Responsabilité présumée dans 115 accidents sur la Métropole de Lyon



Source : Services techniques Métropole de Lyon, réutilisé dans Sécuriser la Mobilité des Séniors –VAE, FUB, 2020

Depuis plusieurs années, la pratique du vélo se développe en France. Elle présente des avantages en termes environnementaux, de solution de déplacement, économiques ou sanitaires. Le développement récent du VAE vient soutenir l'accroissement de cette pratique, notamment dans un contexte de vieillissement de la population, où promouvoir une vieillesse active est primordial. Cependant les connaissances sur l'accidentalité des VAE, dont l'assistance s'interrompt à 25 km/h, restent limitées.

Les agglomérations et le vélo

Certaines villes ont des politiques vélo ambitieuses, et la pratique s'y développe. Les résultats d'études d'accidentalité conduites à Bordeaux, Nantes ou Lyon, évoquent l'hypothèse de sécurité par le nombre (quand le trafic vélo augmente, le risque individuel diminue). Elles soulignent aussi la présence d'automobilistes dans plus de 70 % des collisions. Enfin, elles mettent en avant le fait que la fréquence et la gravité des accidents augmentent avec l'âge.

Les scénarios d'accidents

75 % du panel étudié utilise systématiquement ou régulièrement un casque quand ils sont en VAE ; 50 % quand ils sont en vélo, ou étaient en vélo avant de passer au VAE.

Sur les 1 200 témoignages, de tout âge, 942 déclarent avoir eu un incident et parmi eux 277 un accident. 10 % des accidents ont donné lieu à l'intervention des services de secours, et 20 % l'admission en service d'urgence. Parmi cette dernière catégorie, les lésions les plus courantes sont des fractures des membres supérieurs (43 %) ou inférieurs (17 %), des blessures à la face (13 %) ou encore des chocs à la tête, sans traumatisme crânien (15 %) ou avec (9 %).

Les principaux scénarios d'incidents/accidents sont :

- En ligne droite, des distances de dépassement non respectées et des problèmes de cohabitation en zone piétonne, voies vertes ou couloirs bus.
- En carrefour, pour les giratoires, des refus de priorité pour un cycliste déjà engagé sur l'anneau, et en carrefour à feux des collisions au démarrage en l'absence de sas vélo ou lorsqu'il n'est pas respecté. De même, lors du démarrage au feu vert, les poids lourds ne voient souvent pas le cycliste du fait d'angles morts.
- Sans antagoniste, la perte de contrôle du vélo ou la collision avec un obstacle (trottoirs, rails de tram)

De manière générale, ces scénarios sont très semblables pour les vélos avec ou sans assistance électrique. Pour le cas particulier des séniors, les témoignages révèlent notamment une propension moindre au port du casque alors que ces derniers sont plus vulnérables. La perte de contrôle du vélo est également plus citée, d'où l'importance de bien maîtriser la maniabilité et l'ergonomie de son vélo.

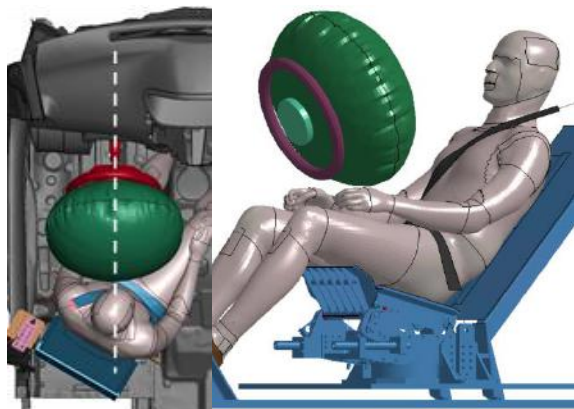
Sécurité des Usagers de la Route et Conduite Automatisée (SURCA) ¹

Equipe	Univ. Gustave Eiffel (TS2, LBMC, Lescot, LMA, Umrestte), Ceesar, Cerema, DSR, Lab, Vedecom
Achèvement	Projet en cours, fin 2021
Méthodologie	Analyse des bases de données existantes sur la conduite des véhicules conventionnels et identification des gains potentiels ou des risques associés à la conduite automatisée
Mots clés	Véhicules automatisés, sécurité routière, acceptabilité

Pourcentages estimés d'accidents corporels ou mortels évités suite à l'introduction de véhicules parfaitement automatisés de niveau 5 remplaçant des VP conventionnels (moyennes de proportions hautes et basses selon les experts)

Proportion de VA en remplacement de VP		10 %	50 %	100 %
<i>Accidents corporels (22,9% d'accidents non traités)</i>				
VP seul		1,2 %	5,9 %	11,8 %
Accidents VP	Moy. basse	3,4 %	14,9 %	24,3 %
avec 1 antag-oniste	Moy. haute	5,3 %	22,2 %	34,3 %
Total	Moy. basse	4,6 %	20,8 %	36,1 %
	Moy. haute	6,4 %	28,1 %	46,1 %
<i>Accidents mortels (25,5% d'accidents non traités)</i>				
VP seul		2,7 %	13,6 %	27,1 %
Accidents VP	Moy. basse	1,5 %	7,1 %	12,7 %
avec 1 antag-oniste	Moy. haute	2,2 %	9,9 %	16,5 %
Total	Moy. basse	4,2 %	20,6 %	39,8 %
	Moy. haute	4,9 %	23,4 %	43,6 %

Nouvelles postures étudiées : rotation de siège pour faciliter les échanges entre occupants et position de repos semi-allongée avec dossier incliné



Source : Projet SURCA.

L'objectif du projet SURCA est de contribuer à une meilleure intégration de la Conduite Automatisée dans la circulation actuelle, en identifiant quelles interactions existent et quelles stratégies pertinentes sont mises en place entre conducteurs humains.

Plus de véhicules automatisés

Un premier travail a consisté à substituer fictivement une certaine proportion des Véhicules Particuliers (VP) impliqués dans des accidents corporels observés en 2011 par des véhicules automatisés de niveau 5, en leur appliquant les probabilités d'évitement d'accident telles qu'estimées par un certain nombre de spécialistes des VA impliqués dans le projet. Cette approche ne prend en compte que l'effet favorable des accidents qui pourraient être évités. On estime alors le pourcentage d'accidents évités, selon la configuration des usagers, en fonction de la part de VA en remplacement des VP classiques. Cette approche présente inévitablement des limites. En tenant compte du poids des diverses configurations d'accidents, on estime que **l'on pourrait réduire au mieux de moitié les accidents corporels et mortels**, en remplaçant tous les VP en circulation par des VA.

Identification des situations d'interaction à enjeux

Près de 40 % des accidents mortels et 60 % des corporels impliquent un VP avec au moins un piéton, un vélo, un 2RM ou un autre VP. L'analyse macro des bases détaillées d'accidents (VOIESUR et FLAM) a permis l'évaluation des enjeux d'interactions par situation accidentelle (déroulement synthétique de l'accident). Chaque situation a été examinée pour sélectionner celles qui sont susceptibles de mobiliser des interactions complexes à gérer pour le VA. Ce travail a abouti à l'identification d'une cinquantaine de situations d'interactions d'intérêt.

Etude des impacts de nouvelles postures des occupants

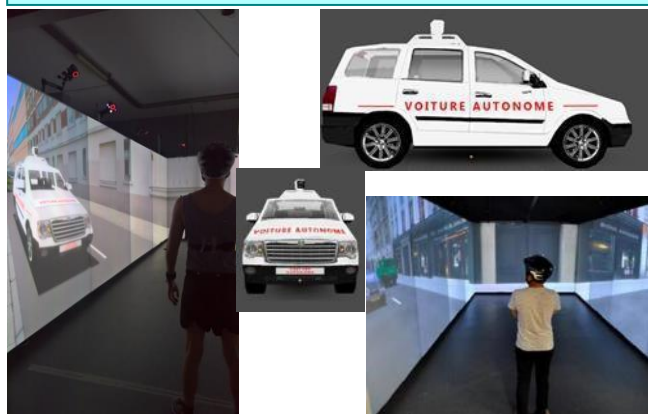
L'étude des impacts de la posture des occupants d'un VA sur le risque lésionnel, vise, sur la base de choix de scénarios (postures rendues possibles par l'automatisation, conditions de choc et systèmes de retenue), à évaluer les lésions potentielles en cas d'accident. Utilisant une approche par simulation numérique, les premiers résultats montrent que, parmi les postures étudiées, la **position semi-allongée est potentiellement la plus problématique**, notamment à cause de difficultés de retenue du bassin par la ceinture. L'étude va se poursuivre avec l'approfondissement du cas semi-allongé en débutant par une étude posturale sur volontaires.

¹ Le Projet SURCA est financé par la dévolution de la Fondation Sécurité Routière, la Délégation à la sécurité routière et pour moitié par les partenaires du projet. Contact : dominique.mignot@univ-eiffel.fr

AUTOMA PIED : Quelles interactions entre véhicules AUTOMAtisés et PIEtons pour Demain ?

Responsable	Aurélié Dommes (Université Gustave Eiffel)
Équipe et Partenaires	Viola Cavallo, Régis Lobjois, Nguyen-Thong Dang, Fabrice Vienne, et Gaëtan Merlhiot, Université Gustave Eiffel - LEPSIS Anne-Hélène Oliver, Armel Créteil, et Joris Boulo, Université Rennes 2 - M2S
Achèvement	Février 2020
Méthodologies	Traversée de rue sur simulateur Données comportementales, verbales, physiologiques, et biomécaniques
Mots clés	Seniors, usagers vulnérables

Etude sur le simulateur de traversée de rue de l'Université Gustave Eiffel (anciennement Ifsttar)



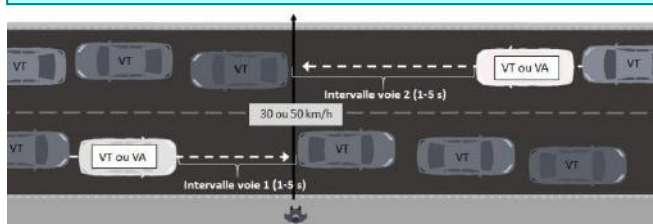
Source : Ifsttar, Rapport Final Automapiéd

Méthodologie de l'étude

30 adultes jeunes (M=29.43 ans, 21-39 ans) et 30 personnes âgées (M=75.40 ans, 68-81 ans) ont répondu à la tâche de traversée sur simulateur.

Plusieurs conditions de trafic sont comparées, en faisant varier le type de véhicule (VA ou Vtradi) et sa présence sur chaque voie (Voie 1, Voie 2). Les VA sont programmés pour toujours s'arrêter devant le piéton. Les Vtradi approchent à vitesse constante et ne laissent pas passer le piéton. Varient également la vitesse des véhicules et l'intervalle de temps disponible pour traverser.

Représentation de la simulation



Source : Université Gustave Eiffel, Rapport Final Automapiéd

L'objectif du projet est d'étudier les comportements de traversée de rue des piétons face à des véhicules automatisés (VA) ou traditionnels (Vtradi). C'est aussi de mettre en lumière des marqueurs posturaux prédictifs de l'intention de traverser la rue et d'effectuer des comparaisons inter-âges entre des piétons jeunes et âgés.

Prise de risque et méfiance

Il existe une survenue de risque importante lorsqu'un VA laisse le passage en première voie alors que des Vtradi approchent en deuxième voie. Plus de traversées sont acceptées, à des intervalles de temps plus courts, menant à des collisions avec les Vtradi approchant en voie éloignée comparativement aux autres conditions de trafic. Les piétons saisiraient l'opportunité offerte par le VA en voie proche sans suffisamment considérer la voie éloignée. Ce constat s'observe en plus forte proportion chez les participants âgés, et plus particulièrement aussi à vitesse élevée.

On observe de même une méfiance des piétons dans le cas d'une traversée face à un VA dans chaque voie. Elle se manifeste par des initiations tardives et des temps de traversée longs, notamment lorsque les VA enclenchent leur freinage brusquement à faible distance, alors même que la sécurité est garantie car les VA sur simulateur sont programmés pour toujours s'arrêter.

Prédire l'intention de traverser la rue

Les mouvements d'orientation de la tête du piéton (gauche - droite) ne sont pas des marqueurs pertinents pour prédire l'intention de traverser. Beaucoup de différences interindividuelles sont observées et plusieurs stratégies émergent. Le mouvement de la tête du piéton vers l'avant est un indicateur plus pertinent car il précède toujours le mouvement du pied qui engage la traversée, chez les jeunes ou les âgés.

Recommandations

Les recommandations du rapport s'articulent autour de 3 axes : l'information, la pratique et l'échange.

- Créer de vastes campagnes d'informations, pour les utilisateurs des véhicules mais aussi pour les autres usagers dans le but de faire émerger des attentes plus justes envers ces nouveaux véhicules.
- Permettre aux individus de se confronter en situation réelle à ces nouveaux véhicules pour faire émerger connaissances et attitudes positives.
- Faire dialoguer décideurs publics, industriels, équipementiers, ingénieurs et chercheurs, et favoriser la recherche sur des questions épineuses (algorithme de détection, interfaces de communication, conception du VA). Les résultats et la revue de littérature suggèrent que le VA devra être facilement identifiable dans le trafic (mais pas futuriste), faire l'objet de standardisations (pour éviter les confusions) et adopter une conduite fluide.

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 2018*).

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).

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 8^{ème} 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

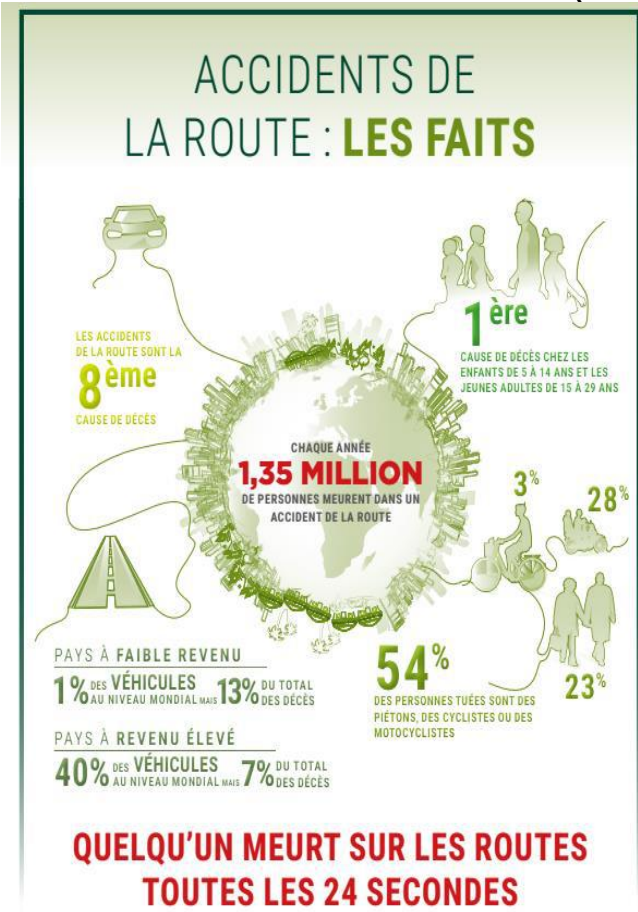
Dans de nombreux pays à revenu faible et intermédiaire, le recueil des données d'accidents est la première étape pour définir une politique de sécurité routière pertinente.

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.

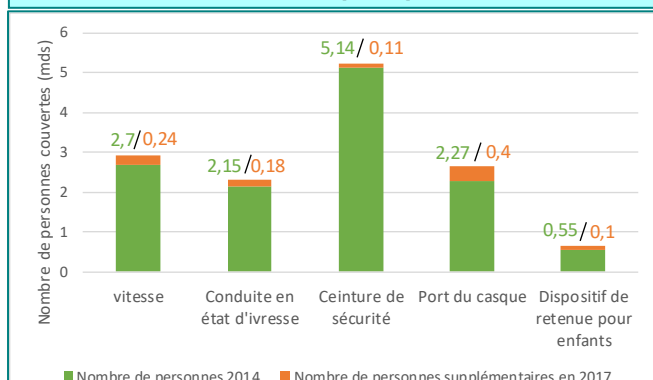
Depuis 2014, 22 pays ont modifié leur législation portant sur un ou plusieurs facteurs de risque pour qu'elle soit conforme aux meilleures pratiques, couvrant 1 milliard de personnes supplémentaires, soit 14 % de la population mondiale.

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: WHO Global Status Report for Road Safety 2018

Les 12 cibles mondiales volontaires de performance

CIBLE 1 2020  Cible 1: Tous les pays établissent un plan d'action national multisectoriel pour la sécurité routière assorti de cibles limitées dans le temps	CIBLE 2 2030  Cible 2: Tous les pays accèdent à un ou plusieurs instruments juridiques de l'ONU relatifs à la sécurité routière	CIBLE 3 2030  Cible 3: 100% des nouvelles routes répondent à des normes techniques de sécurité pour tous les usagers, ou sont classées 3 étoiles ou plus
CIBLE 4 2030  Cible 4: 75 % des déplacements sur des routes existantes se font sur des voies qui répondent à des normes techniques de sécurité pour tous les usagers	CIBLE 5 2030  Cible 5: 100 % des nouveaux véhicules (définis comme produits, vendus ou importés) ou des véhicules d'occasion sont conformes aux règlements prioritaires de l'ONU ou à des critères de performance nationaux reconnus équivalents	CIBLE 6 2030  Cible 6: D'ici 2030, réduire de moitié la proportion de véhicules circulant à une plus grande vitesse que la limitation fixée et parvenir à une réduction des décès et blessures liés à la vitesse
CIBLE 7 2030  Cible 7: D'ici 2030, augmenter la proportion de conducteurs et de passagers de motos qui portent un casque conforme aux normes pour atteindre 100%	CIBLE 8 2030  Cible 8: D'ici 2030, augmenter la proportion d'occupants de véhicules qui utilisent la ceinture de sécurité ou des dispositifs de retenue pour enfants conformes aux normes pour atteindre 100%	CIBLE 9 2030  Cible 9: D'ici 2030, réduire de moitié le nombre de décès ou de blessures chez les conducteurs dus à l'alcool, et/ou parvenir à une réduction du nombre de décès ou de blessures dus aux substances psychoactives
CIBLE 10 2030  Cible 10: D'ici 2030, tous les pays sont dotés d'une législation nationale sur l'utilisation du téléphone portable au volant	CIBLE 11 2030  Cible 11: D'ici 2030, tous les pays adoptent une réglementation sur le temps de travail des conducteurs professionnels et/ou adhèrent à des réglementations internationales ou régionales sur le temps de travail	CIBLE 12 2030  Cible 12: D'ici 2030, tous les pays fixent et atteignent des cibles nationales pour réduire la durée écoulée entre le moment de survenue du traumatisme et la fourniture des premiers soins d'urgence

■ Gestion de la sécurité routière
 ■ Sécurité des routes et mobilité
 ■ Sécurité des véhicules
 ■ Sécurité des usagers de la route
 ■ Soins post-accident

Source : OMS

Première Assemblée Générale Annuelle de l'observatoire africain de sécurité routière



1st
Annual General Assembly
The African Road Safety Observatory
27 - 28 June 2019
Durban, South Africa

African Union, GRSF, UKaid, THE WORLD BANK, SSATP, FIA, International Transport Forum

This event is co-financed by GRSF, which is supported by UK Aid with financial contributions from DFID and DHSC

Source : <https://www.ssatp.org/news-events/first-general-assembly-african-road-safety-observatory-arso>

Des routes plus sûres

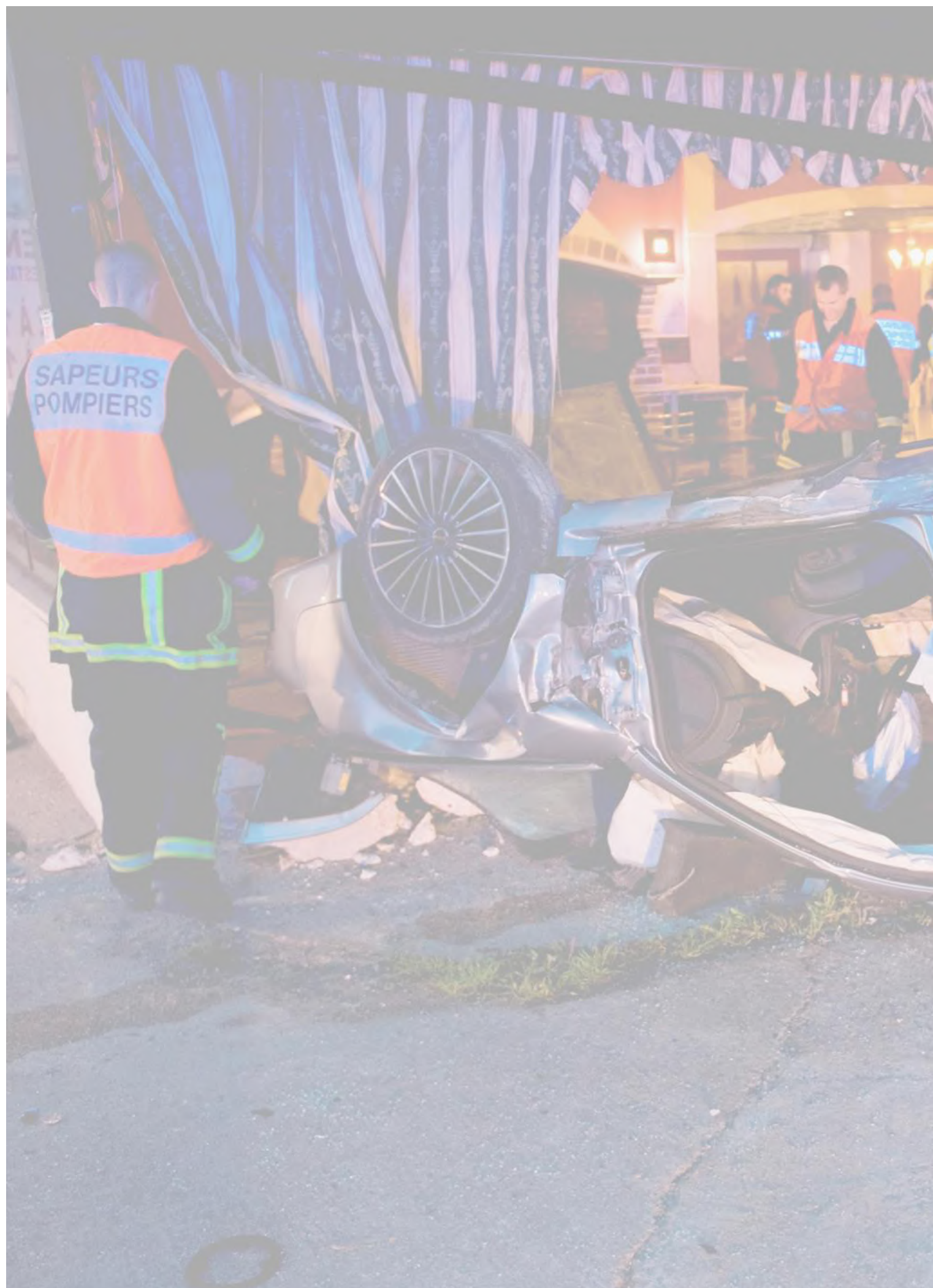
Il existe un lien étroit entre l'infrastructure routière et les traumatismes graves et mortels dans les accidents de la circulation. Les recherches révèlent que l'amélioration de cette infrastructure, en particulier des normes de conception tenant compte de la sécurité de tous les usagers de la route, 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. Malgré les progrès réalisés, la cible des ODD (**objectifs de développement durable**) 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 objectifs mondiaux volontaires de performance, comportant un ou plusieurs indicateurs. En collaboration avec l'institut VIAS, GRSP (*Global Road Safety Partnership*) a publié en janvier 2020 *Towards the 12 voluntary global targets for road safety*, document fournissant des orientations aux pays sur la manière de rendre opérationnels ces objectifs. Il définit chaque indicateur pertinent, indique les mesures à prendre et la manière dont l'indicateur peut être calculé. En 2019 s'est tenue pour la première fois l'Assemblée Générale Annuelle de l'observatoire Africain de sécurité routière, qui a réuni 35 pays à Durban pour aborder les enjeux du continent et les stratégies à adopter.

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 tués et de blessés graves** dans l'UE d'ici 2030 dans le cadre d'une stratégie globale en matière de sécurité routière. La sécurité routière pour la période 2021-2030 s'inscrit dans le cadre d'« 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. Des indicateurs de performance faciliteront le suivi des progrès sur la décennie 2021-2030. Ils concernent les comportements des usagers en circulation (vitesses pratiquées, sobriété, port du casque ou de la ceinture, non utilisation d'un téléphone tenu en main), la qualité des infrastructures et des véhicules, ou encore les délais d'intervention sur accident.





Annexes

Le BAAC	156
Le fichier national des accidents	157
Les grandes dates de la sécurité routière	158
La démographie	163
La mobilité et les déplacements	164
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	194
Glossaire et sigles	196
Bibliographie	198

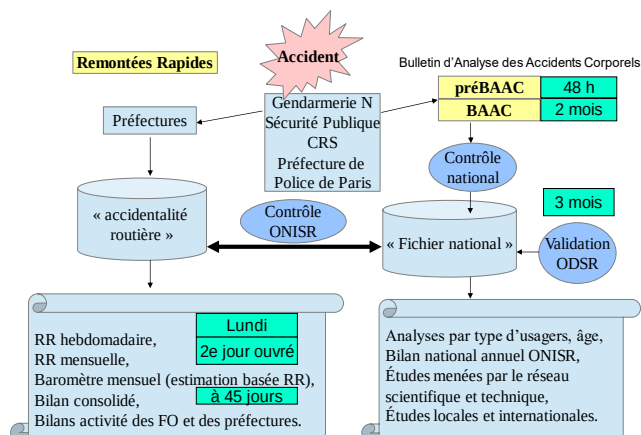
IDENTIFIANT															BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION 2017														
CODE UNITE		NUMERO DE PV		N° FEUIL		ETABLI PAR		1 - Gardien national 2 - Gendarmerie 3 - G.S. 4 - P.A.F. 5 - Sécurité Publique		INTERSECTION		CONDITION ATMOSPHERIQUE		TYPE DE COLLISION		VEILLE DE FÊTE		CODAGE GPS		SITUATION DE L'ACCIDENT		FACTEUR LIEUX							
LUMIERE		LOCALISATION		REGIME DE PRIORITE		VOIE SPECIALE		PROFIL EN LONG		TRACE EN PLAN		ETAT SURFACE		AMENAGEMENT - INFRASTRUCT		ADRESSE POSTALE		Indicateur de provenance		Longitude		Latitude							
1 - CARACTERISTIQUES		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate		1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate							
2 - LIEUX		2 - LIEUX		2 - LIEUX		2 - LIEUX		2 - LIEUX		2 - LIEUX		2 - LIEUX		2 - LIEUX		2 - LIEUX		2 - LIEUX		2 - LIEUX		2 - LIEUX							
3 - VEHICULES		3 - VEHICULES		3 - VEHICULES		3 - VEHICULES		3 - VEHICULES		3 - VEHICULES		3 - VEHICULES		3 - VEHICULES		3 - VEHICULES		3 - VEHICULES		3 - VEHICULES		3 - VEHICULES							
4 - USAGERS		4 - USAGERS		4 - USAGERS		4 - USAGERS		4 - USAGERS		4 - USAGERS		4 - USAGERS		4 - USAGERS		4 - USAGERS		4 - USAGERS		4 - USAGERS		4 - USAGERS							

Le fichier national des accidents



data.gouv.fr

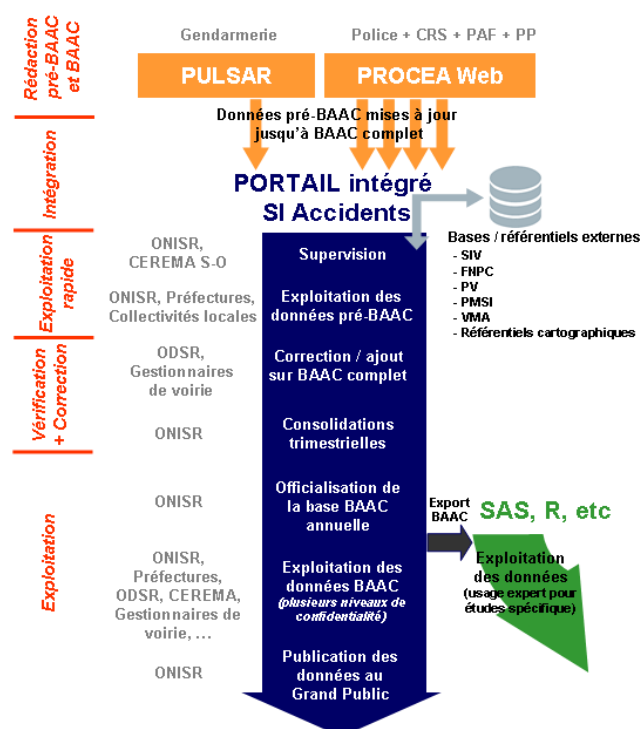
Organisation de la collecte et de l'exploitation des données de l'accidentalité en 2019



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 1^{er} 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 pré BAAC-BAAC dans TRAXy, le nouveau système d'information de l'ONISR.



L'ONISR assure la gestion du fichier national des accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre. Ses missions sont régies par le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au Comité interministériel de la sécurité routière et le décret n° 2013-728 du 12 août 2013 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'intérieur. Il travaille en toute indépendance, garant de la qualité statistique des données, dont certains indicateurs sont labellisés par l'Autorité française de la statistique publique (voir page 8). Les données non labellisées sont repérées par un astérisque (*). 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 corporels de la circulation transmettent via les préfectures des « remontées rapides » (RR). 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'évolution du format du fichier BAAC à différentes périodes selon les forces de l'ordre (voir encadré) a permis le lancement du nouveau système d'information national **TRAXy** (Trafic Route Accident, coordonnées xy). Pour les bilans annuels 2019, les fichiers, au nouveau format, sont analysés avec le nouvel outil TRAXy.

Consolidation des données

Au niveau national, le Cerema Sud-Ouest procède à un 1^{er} 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 2^{ème} 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 1^{ère} 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, 1^{ère} 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} avril 1970.
- 1^{er} 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

- 1^{er} 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

- 1^{er} 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

- 1^{er} 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

- 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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.
- 1^{er} 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 1^{er} 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

- 1^{er} 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

- 1^{er} 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.
- 1^{er} juillet : mise en application du permis à points. Leur nombre sera porté à 12 le 1^{er} décembre.
- 4 décembre : décret imposant une vitesse maximale de 50 km/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 cm³ 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.**
- 1^{er} 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

- 1^{er} janvier : application des nouvelles définitions du tué et du blessé.
- **24 janvier et 1^{er} 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 : 2^e 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 (LOPSI 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 distrayants 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 ».
- 1^{er} 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.
- 1^{er} 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 1^{er} 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.
- 1^{er} 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

- 1^{er} 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.
- 1^{er} 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 antiblocage 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 XXI^e 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

- 1^{er} 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.
- 1^{er} 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'aptitude 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

- 1^{er} 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.

2019

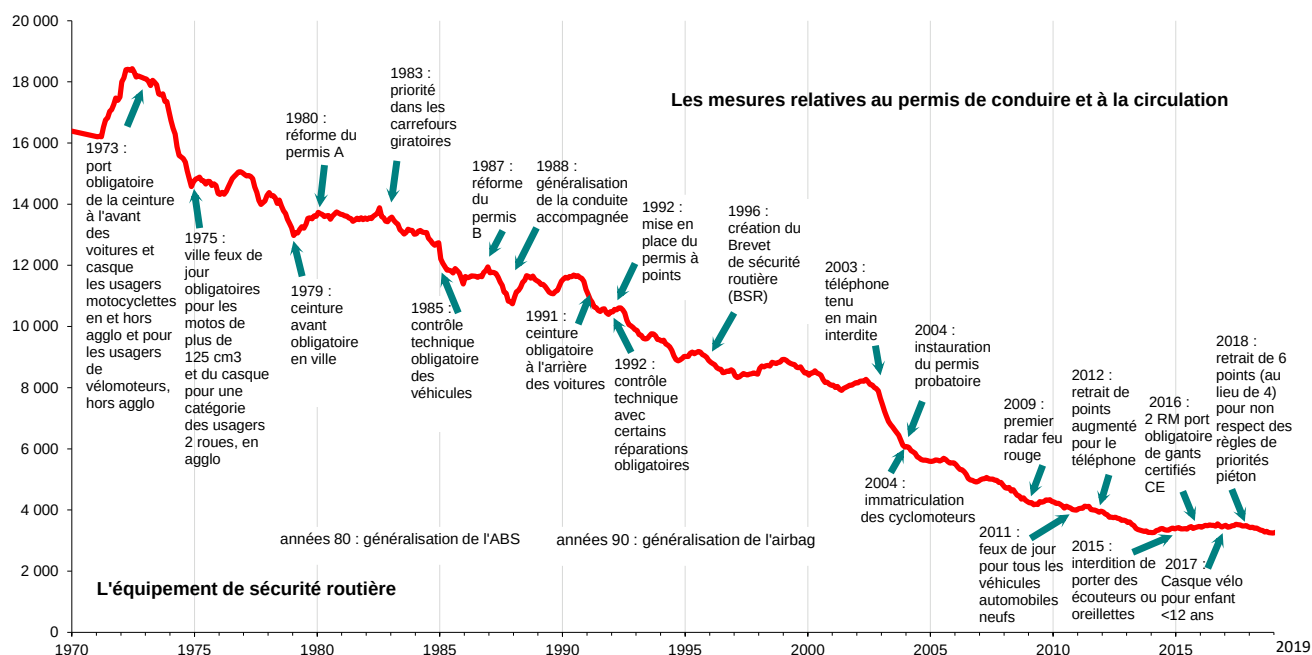
- 1^{er} mars : formation renforcée indispensable à l'obtention du permis AM (cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur)
- 12 mars : généralisation du dispositif d'installation d'un éthylotest anti-démarrage comme possible alternative à la suspension du permis de conduire.
- 23 avril : mise en ligne du site internet de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)
- 10 mai : après une expérimentation réussie en région Normandie, l'externalisation de la conduite des voitures-radar s'étend en Bretagne, Pays de la Loire et Centre Val de Loire
- 24 juin : les autorités françaises mettent en place les échanges transfrontaliers d'informations relatives aux infractions routières avec la République d'Irlande et la Suède.
- 9 juillet : 8 nouvelles recommandations du CNSR adoptées en faveur d'une route plus sûre.
- 21 août : Décret relatif au droit de conduire limité aux seuls véhicules équipés d'un éthylotest anti-démarrage.
- 27 août : La France et la Principauté de Monaco développent les échanges transfrontaliers d'informations relatives aux infractions routières.
- 6 septembre : réformes engagées par l'Etat pour faire baisser le coût du permis de conduire et aider à mieux choisir son école de conduite.
- 19 septembre : promotion de la trajectoire de sécurité pour les motocyclistes
- 15 octobre : lancement opérationnel du fichier des véhicules assurés.

Les échanges transfrontaliers

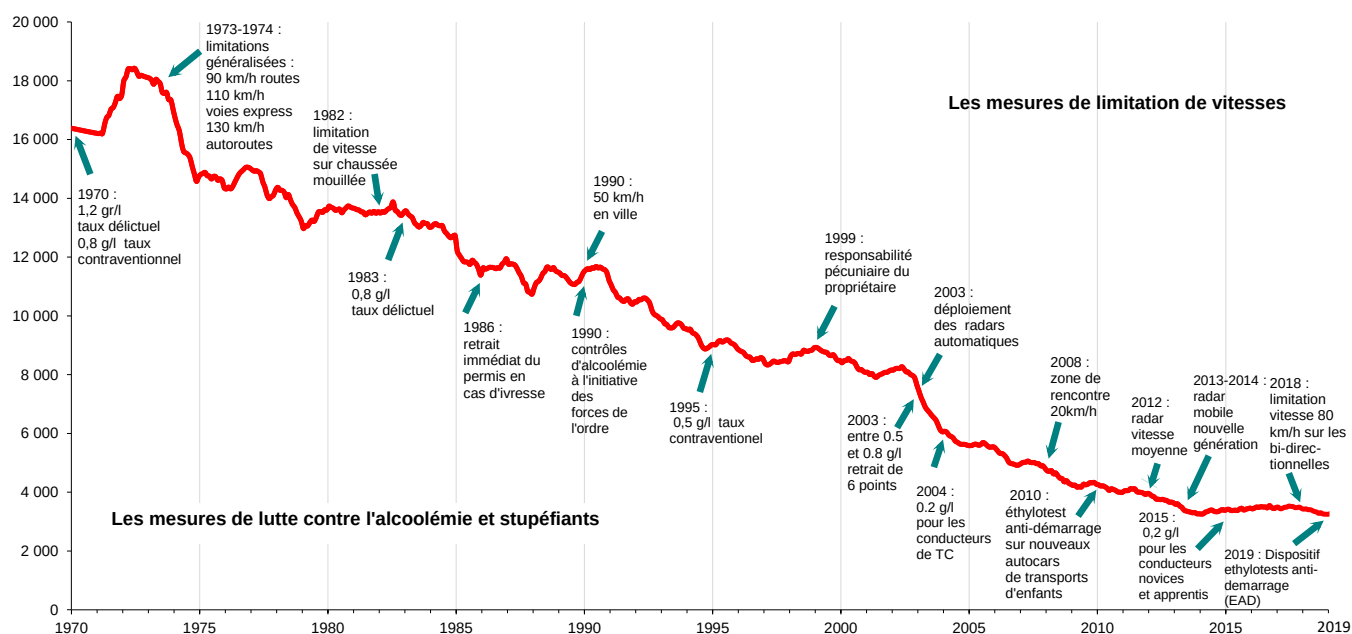
Accords de réciprocité des pays de l'UE avec la France pour l'envoi des avis de contravention



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 – 2019 (moyenne glissante sur 12 mois)

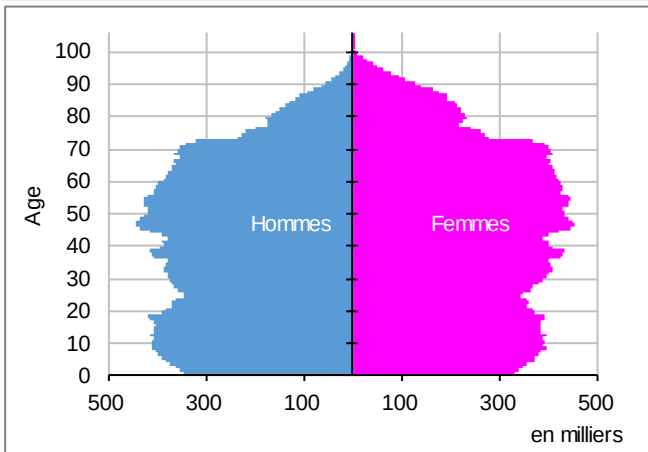


Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2019 (moyenne glissante sur 12 mois)



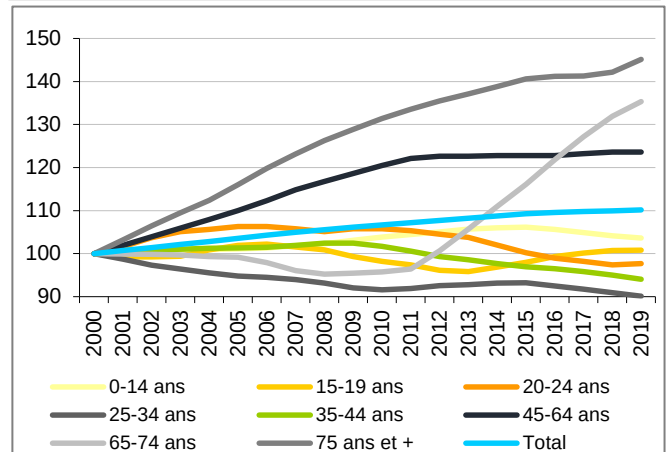
La démographie

Pyramide des âges au 1^{er} janvier 2019
France métropolitaine



Source : Insee, Estimations de population, résultats provisoires, janvier 2020.

Evolution de la population par classe d'âge
(Base 100 – année 2000)



Population par âge et sexe au 1^{er} janvier 2019 (millions d'hab.)

	France métropolitaine						Départements d'outre-mer						Autres outre-mer**			
	Hommes			Femmes			Hommes			Femmes			Hommes		Femmes	
	2000	2010	2019 p	2000	2010	2019 p	2000*	2010*	2019 p	2000*	2010*	2019 p	2010	2019	2010	2019
0-4 ans	1,85	1,97	1,82	1,76	1,89	1,75	0,075	0,075	0,084	0,071	0,072	0,083	0,023	0,022	0,021	0,021
5-9 ans	1,87	1,99	2,02	1,78	1,90	1,93	0,077	0,079	0,088	0,074	0,076	0,088	0,026	0,025	0,025	0,023
10-14 ans	1,98	1,95	2,04	1,89	1,85	1,95	0,075	0,078	0,094	0,074	0,074	0,091	0,027	0,025	0,025	0,024
15-17 ans	1,18	1,16	1,23	1,13	1,11	1,16	0,041	0,046	0,053	0,042	0,045	0,053	0,016	0,015	0,015	0,014
18-19 ans	0,82	0,81	0,81	0,79	0,78	0,76	0,025	0,029	0,031	0,026	0,029	0,031	0,011	0,010	0,010	0,010
20-24 ans	1,86	1,97	1,83	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	1,82	2,09	1,98	1,85	0,059	0,050	0,055	0,065	0,060	0,066	0,022	0,023	0,021	0,024
30-34 ans	2,12	1,89	1,92	2,14	1,92	2,02	0,066	0,050	0,054	0,074	0,062	0,071	0,022	0,023	0,022	0,024
35-39 ans	2,15	2,18	2,01	2,19	2,20	2,10	0,067	0,060	0,056	0,073	0,073	0,073	0,023	0,022	0,023	0,023
40-44 ans	2,09	2,16	1,97	2,15	2,20	2,01	0,056	0,067	0,058	0,060	0,078	0,072	0,022	0,023	0,022	0,023
45-49 ans	2,09	2,15	2,19	2,13	2,22	2,22	0,048	0,067	0,066	0,051	0,074	0,077	0,019	0,022	0,018	0,022
50-54 ans	1,98	2,04	2,12	1,99	2,14	2,19	0,039	0,056	0,070	0,041	0,060	0,079	0,016	0,020	0,015	0,019
55-59 ans	1,36	2,00	2,03	1,39	2,11	2,15	0,031	0,047	0,067	0,033	0,052	0,073	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	0,056	0,029	0,041	0,061	0,010	0,013	0,009	0,012
65-69 ans	1,25	1,21	1,80	1,48	1,34	2,02	0,021	0,028	0,045	0,024	0,032	0,050	0,007	0,010	0,007	0,009
70-74 ans	1,06	1,09	1,48	1,39	1,33	1,71	0,016	0,022	0,032	0,021	0,027	0,037	0,005	0,007	0,005	0,007
75-79 ans	0,84	0,94	0,94	1,27	1,32	1,18	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	0,74	0,56	1,10	1,09	0,006	0,010	0,014	0,010	0,015	0,022	0,002	0,002	0,002	0,003
85-89 ans	0,25	0,36	0,47	0,59	0,78	0,86	0,003	0,005	0,008	0,006	0,010	0,013	0,001	0,001	0,001	0,002
90-94 ans	0,08	0,07	0,18	0,26	0,21	0,47	0,001	0,002	0,003	0,003	0,004	0,007	0,000	0,000	0,000	0,001
95 ans et +	0,02	0,03	0,04	0,07	0,11	0,17	0,000	0,001	0,003	0,001	0,002	0,014	0,000	0,000	0,000	0,000
Total	28,57	30,40	31,35	30,29	32,37	33,47	0,799	0,882	1,016	0,851	0,966	1,140	0,290	0,306	0,281	0,301

Sources : INSEE, Estimations de population, résultats provisoires, janvier 2020 (p : résultats provisoires, * : hors Mayotte), ** : Insee Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon (2010, 2016), 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 2020.

La mobilité et les déplacements

Les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²)

Les enquêtes ménages-déplacements, ou EMC², sont financées par les collectivités avec le concours de l'État. Réalisées sur des zones majoritairement urbaines, elles recueillent l'ensemble des déplacements d'un échantillon de résidents un jour moyen de semaine.

Les chiffres ci-dessous sont issus de la base unifiée 2009-2019, qui regroupe les EMC² réalisées entre ces dates. Cette base n'est pas représentative de la mobilité urbaine en France mais elle regroupe une diversité importante des territoires parmi les plus denses.

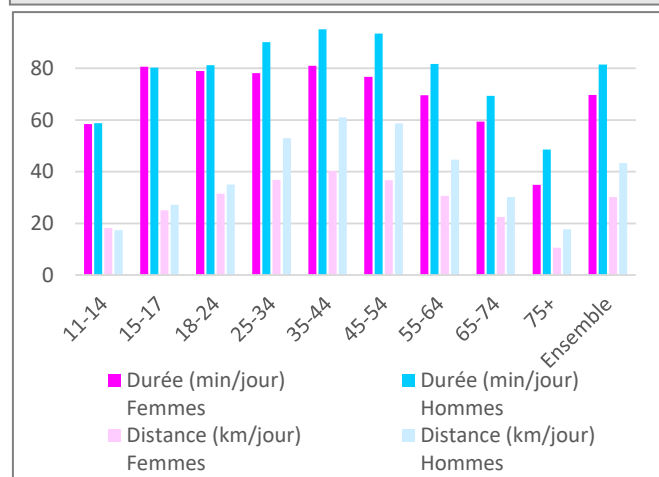
Durées et distances quotidiennes de déplacement selon le mode et le lieu de résidence hors Île-de-France (population de 11 ans et plus)

Mode principal	Durée moyenne (min/jour)		Distance moyenne (km/jour)	
	Territoires urbains	Autres	Territoires urbains	Autres
Marche	14 (19%)	11 (15%)	1 (3%)	1 (2%)
Vélo	1 (2%)	1 (1%)	0 (1%)	0 (0%)
2RM	1 (1%)	1 (1%)	0 (1%)	0 (1%)
Véhicule particulier	42 (55%)	50 (67%)	22 (71%)	34 (81%)
VUL/PL	1 (2%)	2 (3%)	1 (3%)	1 (3%)
TC	15 (19%)	7 (9%)	4 (13%)	3 (6%)
Autre	2 (3%)	3 (4%)	2 (8%)	3 (7%)
Ensemble	76	74	30	42
	100%	100%	100%	100%

Nota : Les territoires urbains sont les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) comptant de plus de 150 000 habitants (géographie 2019).

Source : Base unifiée 2009-2019 des enquêtes ménages-déplacements, Cerema (chiffres redressés).

Durées et distances quotidiennes de déplacement selon l'âge et le sexe hors Île-de-France



Source : Base unifiée 2009-2019 des enquêtes ménages-déplacements, Cerema (chiffres redressés).

Sauf mention contraire, les chiffres présentés ci-dessous ne prennent pas en compte l'Île-de-France.

Marche

La pratique de la marche varie avec l'âge. De 13 minutes par jour pendant l'enfance (11-17 ans), **elle décroît à la vie active** (10 min/j pour les 35-54 ans) et remonte à la retraite (18 min/j pour les 65-74 ans)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

Le vélo aussi est une pratique qui varie selon le sexe, et ce, dès l'âge des premiers déplacements en autonomie. Quand les garçons de 11 à 14 ans consacrent en moyenne 5 % de leurs temps de déplacement au vélo, ce ratio n'est que de 1 % pour les filles.

Les enfants de 11-14 ans passent proportionnellement le plus de temps en selle ; cela est toutefois de moins en moins vrai : le nombre de cyclistes de moins de 18 ans a par exemple été divisé par 4 entre 1987 et 2016 dans la Métropole européenne de Lille².

EDP : Roller, skate, trottinette, ...

L'usage des engins de déplacement personnel (EDP), comme mode de déplacement principal ou en rabattement, relève aussi d'une **pratique marginale** et concerne principalement les enfants de 11 à 14 ans (43 % des usagers au global). Les petits engins électriques – que le questionnaire distingue depuis 2018 – attirent plus les adultes (77 %).

Les usagers d'EDP ont un temps de déplacement plus long que le reste de la population, de l'ordre de 1h30, dont 30 min environ passées en roller, skate ou trottinette. Pour autant, ils continuent de marcher pendant une dizaine de minutes par jour en moyenne : on peut donc supposer que ces différents engins leur permettent d'aller plus vite pour accomplir l'ensemble de leurs activités quotidiennes.

2RM

Essentiellement masculin, l'usage du deux-roues motorisé (2RM) est maximal pour les jeunes hommes de 15-17 ans : pour ces derniers, il représente 4 % des distances parcourues (1,2 km/personne).

L'usage du 2RM est aussi affaire de territoires : le kilométrage annuel parcouru par personne est ainsi de 0,8 dans les Alpes Maritimes (enquête de 2009) et de 0,7 en Corse-du-Sud (enquête de 2017) contre 0,3 en moyenne hors Île-de-France.

¹ Ces analyses ne prennent pas en compte le temps de rabattement / diffusion à pied, vers ou depuis un axe de transport en commun.

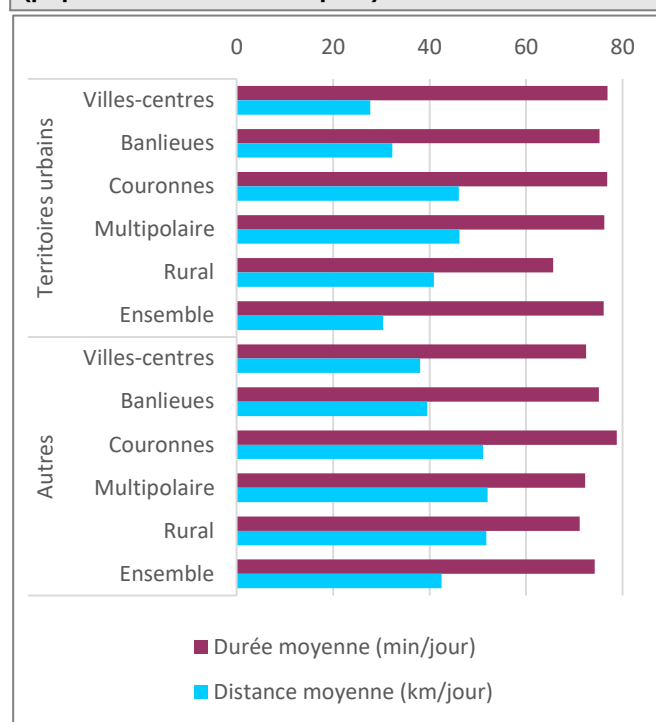
² Richer, Cyprien, et Mathieu Rabaud. *Modes actifs au centre, voiture en périphérie : un modèle de mobilité inéluctable pour la métropole de Lille ?*, 2018.

Durées et distances quotidiennes de déplacement selon le motif et le genre hors Île-de-France (population de 11 ans et plus)

Motif du déplacement	Durée moyenne (min/jour)		Distance moyenne parcourue (km/jour)	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Domicile	28 (40%)	32 (39%)	12 (41%)	17 (40%)
Travail	11 (16%)	19 (24%)	6 (19%)	13 (30%)
Ecole	3 (4%)	3 (4%)	1 (3%)	1 (2%)
Université	1 (2%)	1 (2%)	0 (2%)	0 (1%)
Achats	7 (10%)	6 (7%)	3 (10%)	3 (7%)
Démarches	3 (4%)	3 (3%)	1 (4%)	1 (3%)
Loisirs promenades	7 (10%)	8 (10%)	2 (6%)	3 (6%)
Visites	3 (5%)	3 (4%)	2 (6%)	2 (4%)
Accompagnement	6 (9%)	4 (5%)	3 (9%)	2 (5%)
Autres motifs	1 (1%)	1 (1%)	0 (1%)	1 (1%)
Ensemble	70 (100%)	81 (100%)	30 (100%)	43 (100%)

Source : Base unifiée 2009-2019 des enquêtes ménages-déplacements, Cerema (chiffres redressés).

Durées et distances quotidiennes de déplacement selon le lien de résidence hors Île-de-France (population de 11 ans et plus)



Nota :

- Les territoires urbains sont les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) comptant plus de 150 000 habitants (géographie 2019).
- Le zonage est issu du croisement entre le statut de la commune du zonage en unités urbaines et la catégorie de la commune dans l'aire urbaine (Insee, 2010 – géographie 2019)

Source : Base unifiée 2009-2019 des enquêtes ménages-déplacements, Cerema (chiffres redressés).

Contrairement à ce qui précède, les chiffres qui suivent sont issus de deux enquêtes spécifiques : l'Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) 2008 – dont les résultats seront prochainement actualisés – et l'Enquête globale transport Île-de-France (EGT H2020) 2018-2022.

Mobilité courte et longue distance, jour ouvré et week-end

En 2008, « la mobilité des personnes résidant en France métropolitaine génère annuellement environ 830 milliards de voyageurs-km. Quel que soit le type de mobilité, **la voiture, à l'origine de plus de 70 % du total des distances parcourues**, est le mode de déplacement privilégié par les Français. Les autres modes de transport apparaissent plus marginaux en termes de distances parcourues : l'avion (12,0 %), le train (5,8 %), les transports en commun urbains et régionaux (7,2 %) et les autres modes (3,1 %) »¹.

La mobilité locale, définie comme l'ensemble des déplacements réalisés dans un rayon inférieur à 80 km à vol d'oiseau du domicile, représente **60 % du total des distances parcourues**, soit 167 kilomètres par semaine et par personne de 6 ans et plus, hors marche. Cette moyenne recouvre des réalités très différentes selon le lieu de résidence : bien plus élevée dans les communes polarisées ou espaces à dominante rurale, elle est inférieure dans les pôles urbains.

La distance parcourue du lundi au vendredi est à peu près la même que le samedi : 25 km/jour environ. Elle est moindre le dimanche, de l'ordre de 19 km/jour.

Zoom sur les premiers résultats 2018 de la nouvelle enquête globale transport en Île-de-France²

En 2018, en moyenne, un Francilien passe 1h30 à se déplacer, soit 20 minutes de plus que la moyenne des enquêtes hors Île-de-France 2009-2019. Ce temps de transport est stable en Île-de-France depuis 2010.

Les déplacements liés au travail sont structurants, en ce sens qu'ils comptent pour un peu plus de 40 % du temps de transport et **50 % des distances parcourues un jour moyen de semaine**.

Les 2RM sont le support de 420 000 déplacements par jour, principalement à Paris et en petite couronne (2/3). La tendance reste à confirmer mais ces chiffres sont en diminution depuis 2010, surtout dans Paris et entre Paris et la petite couronne. L'utilisateur-type du 2RM est un homme (9 sur 10), actif occupé (8 sur 10), qui va travailler (2 déplacements sur 3).

¹ Longuar, Zahia, Jean-Pierre Nicolas, et Damien Verry. *Chaque Français émet en moyenne deux tonnes de CO₂ par an pour effectuer ses déplacements*. La Revue du CGDD, La mobilité des Français - Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, décembre 2010, 163, 176.

² Île-de-France Mobilités. *La nouvelle enquête globale transport - Présentation des premiers résultats 2018*. Assises de la mobilité en Île-de-France, 24 septembre 2019.

Le réseau routier

Réseau routier en kilomètres (France métropolitaine)

Longueur de réseau (km) au 01/01/2019		
Autoroutes concédées		
		8 970
Réseau non concédé	Autoroutes interurbaines	1 993
	Autoroutes et voies rapides urbaines	1 285
	Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 789
	Autres routes nationales	5 651
	Réseau routier national	20 688
	Routes départementales et territoriales (Corse)	375 462
	Voies communales	694 076
Ensemble		1 090 226

Source : Pour le réseau national, Cerema, indice national de circulation 2019
Pour les réseaux départementaux et communaux, SDES, Mémento des transports

Accidents selon la catégorie de la route (France métropolitaine)

2019	Accidents corporels	Tués	Blessés	dont Hospitalisés *
------	---------------------	------	---------	---------------------

AUTOROUTES

Autoroutes	5 727	263	8 141	1 318
Total	5 727	263	8 141	1 318

AGGLOMERATIONS hors Autoroutes

Routes nationales	727	25	973	197
Routes départementales	9 877	450	11 984	3 516
Routes Métropolitaines	1 148	52	1 424	299
Voies communales	23 483	477	27 574	4 980
Autres voies	888	33	1 024	339
Total	36 123	1 037	42 979	9 331

HORS AGGLOMERATIONS hors Autoroutes

Routes nationales	2 172	195	3 108	869
Routes départementales	10 381	1 594	14 229	7 225
Routes Métropolitaines	146	14	209	78
Voies communales	1 290	127	1 619	708
Autres voies	177	14	205	80
Total	14 166	1 944	19 370	8 960

ENSEMBLE DES RESEAUX

Autoroutes	5 727	263	8 141	1 318
Routes nationales	2 899	220	4 081	1 066
Routes départementales	20 258	2 044	26 213	10 741
Routes Métropolitaines	1 294	66	1 633	377
Voies communales	24 773	604	29 193	5 688
Autres voies	1 065	47	1 229	419
Ensemble des réseaux	56 016	3 244	70 490	19 609

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels.

* Les données en italiques sont non labélisées par l'Autorité de la statistique publique

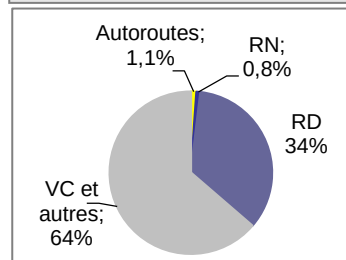
Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France), en milliers de véhicules

	1990	1995	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Voitures particulières*	23 280	25 000	27 770	30 000	31 175	36 135	36 567	37 030	37 498	37 732	37 728
dont essence	19 760	18 378	18 150	16 031	13 364	12 778	12 874	13 144	13 580	14 140	14 756
dont diesel	3 520	6 622	9 621	13 969	17 812	23 134	23 460	23 634	23 645	23 293	22 636
dont autres **	-	-	-	-	-	207	217	236	258	286	324
Véhicules utilitaires légers*	4 223	4 555	5 055	5 530	5 810	5 622	5 701	5 784	5 920	6 051	5 967
dont essence	2 279	1 560	1 299	997	631	255	243	233	228	229	222
dont diesel	1 944	2 995	3 756	4 534	5 179	5 333	5 420	5 509	5 646	5 772	5 691
dont autres **	-	-	-	-	-	21	21	20	20	20	19
Véhicules lourds	603	611	627	639	640	664	662	665	671	681	686
dont poids lourds	535	532	547	556	551	576	573	576	581	590	593
dont bus et cars	68	79	80	83	88	88	89	89	90	91	93
Total véhicules usuels	28 106	30 166	33 452	36 169	37 625	42 421	42 929	43 478	44 089	44 465	44 382

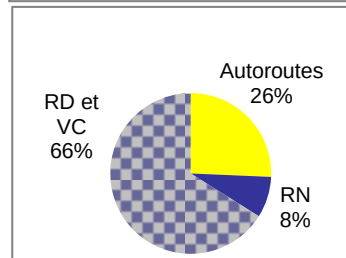
*Le total n'est pas égal à la somme des trois catégories, l'information du carburant étant manquante pour une partie des véhicules.

Dont autres ** comprend les véhicules électriques, à hydrogène, à air comprimé, et hybrides rechargeables. Les données ont été rebasées en 2012. Source : SDES d'après CCFA, SDES.

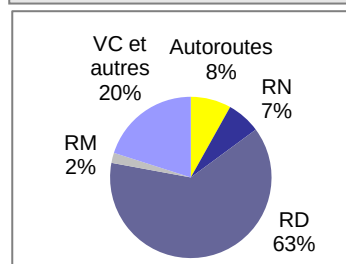
Linéaire



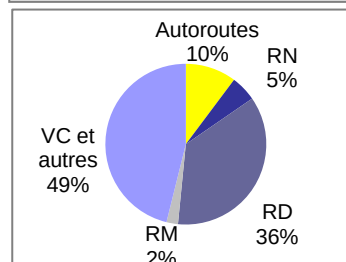
Circulation



Mortalité routière



Accidents corporels



Évolution annuelle de la circulation routière en métropole

	Parcours totaux (milliards de veh.km) 2019	Evolution annuelle de la circulation totale, en %					Evolution annuelle du parcours moyen des véhicules immatriculés en France,				
		2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
Véhicules légers	584,7	+ 1,0	+ 1,3	+ 0,8	+ 0,4	+ 0,1	- 0,1	+ 0,2	- 0,8	- 0,6	+ 0,2
Voitures particulières (1)	485,7	+ 1,0	+ 1,4	+ 0,7	+ 0,0	- 0,2	- 0,0	+ 0,2	- 1,0	- 0,9	- 0,2
dont essence	144,7	+ 2,4	+ 2,5	+ 5,3	+ 6,7	+ 7,4	+ 1,2	+ 2,0	+ 1,6	+ 2,5	+ 3,1
dont diesel	337,4	+ 0,6	+ 1,0	- 0,8	- 2,5	- 3,2	- 0,5	- 0,2	- 1,2	- 1,2	- 0,4
dont autres	3,6	+ 0,3	+ 6,1	+ 6,5	+ 10,8	+ 14,1	- 3,2	+ 0,1	+ 0,7	+ 2,8	+ 3,5
dont véhicules légers étrangers	33,2	- 1,1	+ 0,4	+ 7,2	+ 3,7	+ 0,8	-	-	-	-	-
Motocycles	11,3	+ 0,5	+ 0,7	+ 0,6	+ 0,6	+ 0,0	+ 0,2	+ 0,1	+ 0,2	- 0,2	+ 0,0
Véhicules utilitaires légers (1)	87,6	+ 0,7	+ 1,3	+ 1,5	+ 2,7	+ 1,5	- 0,7	- 0,1	- 0,8	+ 0,5	+ 2,9
dont essence	2,0	- 4,0	+ 0,5	+ 7,4	+ 16,9	+ 25,6	+ 0,6	+ 4,6	+ 9,7	+ 16,6	+ 29,8
dont diesel	84,6	+ 0,7	+ 1,2	+ 1,3	+ 2,4	+ 0,8	- 0,9	- 0,4	- 1,2	+ 0,1	+ 2,2
dont autres	0,9	+ 6,9	+ 25,0	+ 29,1	+ 24,0	+ 30,7	- 3,5	+ 11,2	+ 16,0	+ 12,0	+ 17,2
Véhicules lourds	38,3	+ 1,7	+ 1,4	+ 3,0	+ 0,8	- 0,0	+ 0,2	+ 1,2	+ 0,8	- 0,0	- 0,8
dont poids lourds	34,9	+ 1,8	+ 1,3	+ 3,3	+ 0,7	- 0,1	+ 0,4	+ 1,2	+ 0,9	- 0,1	- 0,7
dont bus et cars	3,4	+ 0,5	+ 1,6	+ 0,3	+ 1,5	+ 0,0	- 0,7	+ 1,6	- 0,1	+ 0,4	- 2,0
dont véhicules lourds étrangers	9,2	+ 6,3	+ 0,6	+ 7,0	- 2,7	+ 0,2	-	-	-	-	-
Ensemble	623,0	+ 1,0	+ 1,3	+ 1,0	+ 0,4	+ 0,1	- 0,1	+ 0,2	- 0,8	- 0,6	+ 0,2

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	2017	2018	2019
Autoroutes et voies rapides, dont :	86,8	111,0	139,1	157,3	168,1	168,5	178,2	185,1	185,5	189,1
Autoroutes concédées	42,5	54,0	65,8	77,3	84,1	83,8	89,6	93,9	95,0	97,0
Autoroutes interurbaines				21,1	23,4	23,7	25,3	25,9	25,7	26,3
Autoroutes et voies rapides urbaines				34,6	35,8	34,9	35,8	37,0	36,5	36,7
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières				22,2	24,8	26,0	27,6	28,6	28,2	29,2
Autres routes nationales	18,9	20,2	22,1	23,4	23,3	22,7	22,4	22,8	22,4	22,2
Ensemble du Réseau national	105,6	131,2	161,2	180,7	191,4	191,2	200,6	207,9	207,9	211,3
Autres routes (1)	314,2	334,5	357,1	373,6	369,1	407,0	405,2	412,0	414,6	411,7
Ensemble des réseaux	419,8	465,7	518,2	554,3	560,4	598,1	605,8	619,9	622,6	623,0

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). Les données ont été rebasées de 2012 à 2019

(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- 2011	2012- 2015	2015- 2017	2017- 2018	2018- 2019
Autoroutes et voies rapides, dont :	+ 28,0	+ 25,3	+ 13,1	+ 6,9	+ 1,8	+ 5,8	+ 3,8	+ 0,3	+ 1,9
Autoroutes concédées	+ 27,2	+ 21,9	+ 17,4	+ 8,8	+ 1,5	+ 6,9	+ 4,7	+ 1,2	+ 2,1
Autoroutes interurbaines				+ 10,4	+ 2,6	+ 6,8	+ 2,4	- 0,8	+ 2,3
Autoroutes et voies rapides urbaines				+ 3,5	- 0,8	+ 2,6	+ 3,2	- 1,3	+ 0,6
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières				+ 11,5	+ 5,7	+ 6,3	+ 3,4	- 1,3	+ 3,4
Autres routes nationales	+ 7,2	+ 9,6	+ 5,9	- 0,7	- 0,9	- 1,5	+ 2,0	- 1,9	- 0,7
Ensemble du Réseau national	+ 24,3	+ 22,8	+ 12,1	+ 5,9	+ 1,4	+ 4,9	+ 3,6	+ 0,0	+ 1,6
Autres routes (1)	+ 6,5	+ 6,8	+ 4,6	- 1,2	+ 0,5	- 0,4	+ 1,7	+ 0,6	- 0,7
Ensemble des réseaux	+ 10,9	+ 11,3	+ 7,0	+ 1,1	+ 0,8	+ 1,3	+ 2,3	+ 0,4	+ 0,1

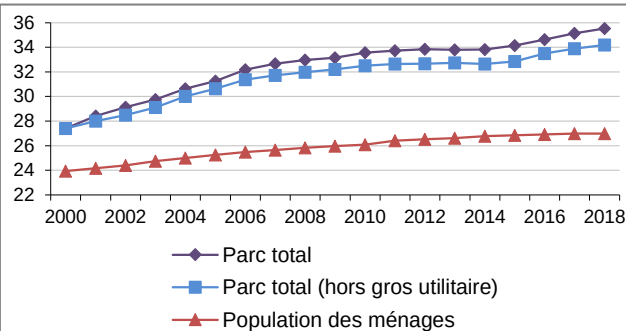
Sources : SDES, bilan de la circulation, Cerema, Asfa.

(*) 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). Les données ont été rebasées de 2012 à 2019

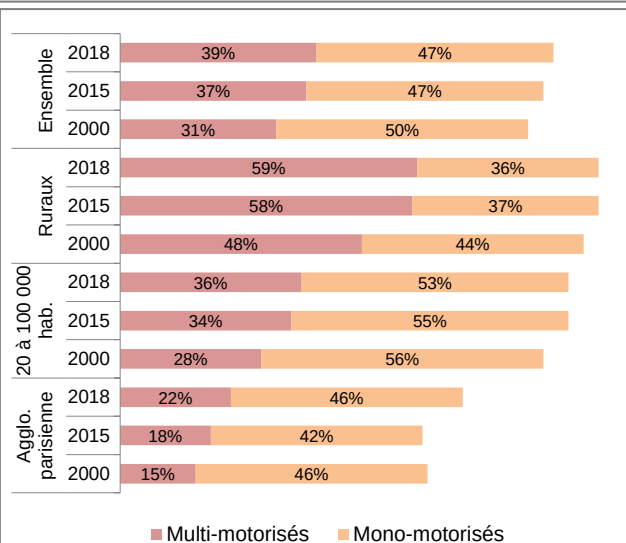
(1) routes départementales et réseau local, calcul par solde.

Le parc automobile des ménages

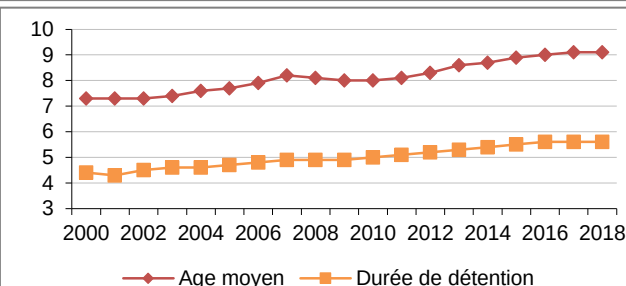
Évolution de la taille du parc automobile des ménages (millions de véhicules)



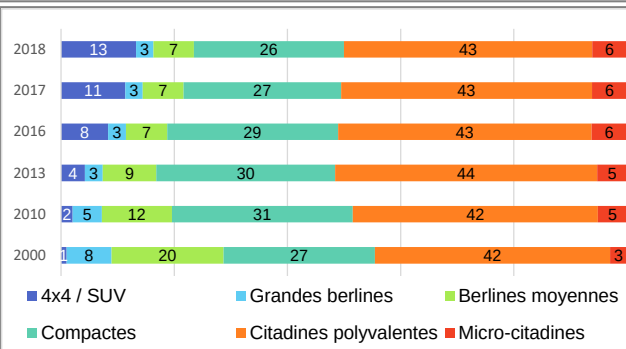
Taux de motorisation des ménages selon l'urbanisation et l'année



Évolution de l'âge moyen du parc automobile des ménages et de la durée de détention (en années)



Poids des niveaux de gammes dans le parc (en %)



Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2019.

Parc Auto est l'étude annuelle de référence depuis plus de 30 ans sur le parc automobile des ménages français. Kantar a ainsi réalisé, entre mars et avril 2019, 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 1^{er} janvier 2019 à 35,55 millions de véhicules. Il continue sa croissance entamée depuis 3 ans, notamment alimentée par une hausse du taux de multimotorisation (proportion des foyers ayant au moins deux voitures).

Le taux de motorisation, estimé à 85,8 % reste à la hausse (+ 0,8 point) après une baisse observée entre 2011 et 2015. La motorisation atteint son maximum chez les chefs de famille âgés entre 55 et 64 ans et parmi les ménages les plus aisés.

Plus l'agglomération est petite, plus le taux de motorisation et de multi-motorisation est élevé. La multi-motorisation augmente depuis 10 ans dans tous les territoires mais reste stable depuis 2016.

L'intention de démotorisation dans les 2 ans s'est confirmée pour les foyers mono-motorisés (12 % contre 10 % en 2017 et 9 % en 2016).

Pour les foyers non-motorisés, les raisons évoquées restent essentiellement la non possession du permis et l'absence de réel besoin.

Caractéristiques des véhicules

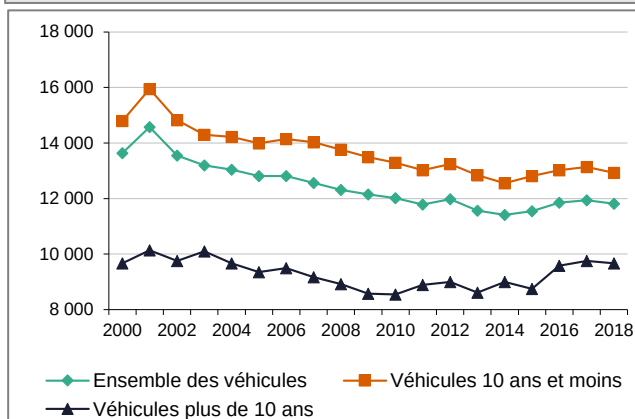
L'âge du parc reste stable : l'âge moyen et la durée de détention du véhicule atteignent respectivement 9,1 ans et 5,6 ans en 2018. Les véhicules de plus de 10 ans représentent 34 % du parc.

Le poids des véhicules neufs demeure stable. Les véhicules d'occasion (20,8 millions) représentent 59 % du parc automobile et 62 % des voitures achetées en 2018. La part du diesel dans le parc (56 %) poursuit son déclin entamé depuis 2012. La proportion de véhicules hybrides reste à développer (autour de 5 % des nouvelles immatriculations en 2018).

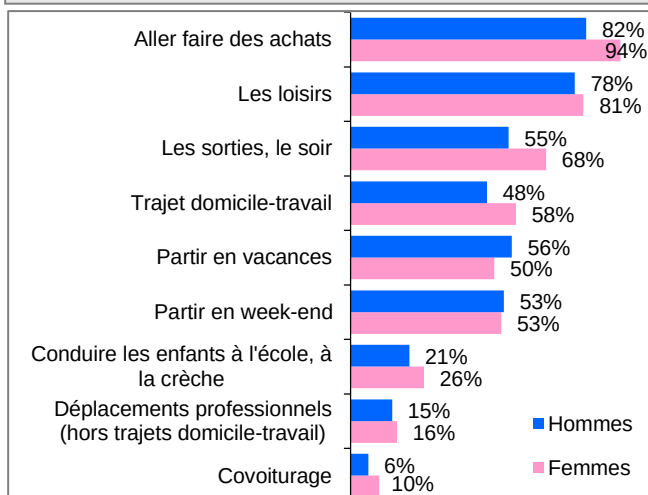
Parmi les niveaux de gamme, le segment B2 (citadines polyvalentes) reste toujours stable, tandis que les segments M1 (compactes), M2 (berlines moyennes), et H (grandes berlines) continuent de baisser. Cette baisse est à affecter au segment 4x4 SUV (*Sport Utility Vehicle*), qui est le seul à augmenter depuis 6 ans avec une hausse de 10 points depuis 2012.

Les marques françaises restent assez largement majoritaires dans le parc automobile français, avec un poids de 63 %. Les autres marques européennes ont un poids de 20 %.

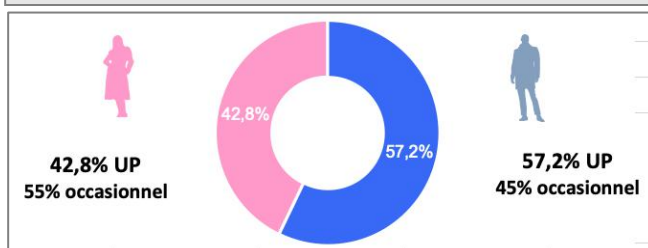
Evolution du kilométrage annuel moyen parcouru selon l'âge du véhicule



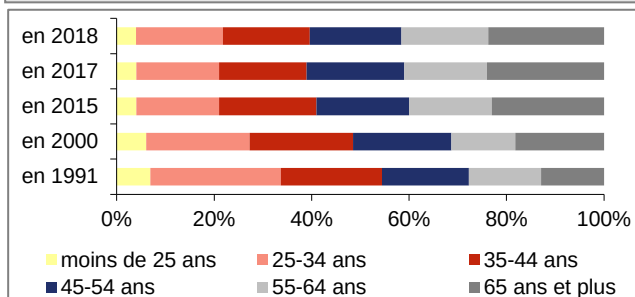
Motifs d'utilisation du véhicule



Utilisateurs principaux (UP) ou occasionnels selon le sexe en 2018



Répartition du parc selon l'âge de l'utilisateur principal



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2019.

Comportements d'utilisation

Le kilométrage annuel moyen par véhicule reste stable en 2018 (11 900 km contre 11 950 km en 2017). Parallèlement, l'utilisation quotidienne du véhicule diminue légèrement par rapport à 2017 : 42 % des ménages utilisent leur véhicule tous les jours contre 44 % en 2017.

La reprise du kilométrage parcouru annuellement par les véhicules de moins de 10 ans, amorcée en 2015, s'inverse en 2018 (- 210 km en moyenne) ; en parallèle, le kilométrage des véhicules de plus de 10 ans baisse plus faiblement avec 9 670 km parcourus en moyenne dans l'année (- 80 km en moyenne).

Pour les déplacements dits « pendulaires », la plupart des ménages effectuent un aller-retour quotidien (34 %). Il s'agit de déplacements de 34 km par trajet en moyenne, soit une durée de 36 minutes.

Les principaux motifs d'utilisation du véhicule sont les achats (87 %) et les loisirs (79 %). Les trajets domicile-travail représentent un motif de déplacement pour 52 % des ménages.

Les motifs invoqués par les femmes correspondent à des trajets de courte distance : 94 % des femmes déclarent utiliser leur véhicule pour le motif « achats » et 68 % pour le motifs « sorties » contre respectivement 82 % et 55 % chez les hommes. Ces derniers sont plus nombreux à déclarer utiliser leur véhicule pour des motifs correspondant à de plus longues distances comme pour les départs en vacances (56 % contre 50 % chez les femmes).

La part de véhicules utilisés pour le covoiturage s'élève à 7 % du parc contre uniquement 0,3 % pour les VTC et 0,3 % pour la mise à disposition sur une plateforme de location.

Profil des utilisateurs

La part des femmes utilisatrices principales de véhicules augmente légèrement chaque année depuis 2013 (42,8 % en 2018, 42,4 % en 2017).

Les utilisateurs occasionnels sont plus souvent des femmes (55 %) et des individus plus jeunes que les utilisateurs principaux (UP).

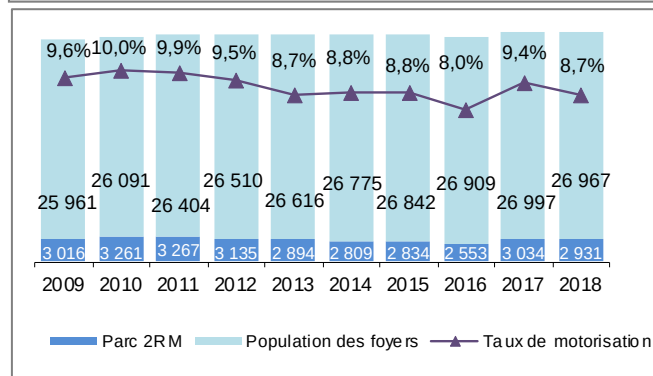
Près de 4 véhicules sur 10 sont utilisés par des conducteurs occasionnels. Environ 60 % réalisent moins d'un quart du kilométrage total du véhicule : la voiture demeure un bien très « personnel » que l'on peine à partager.

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 : + 2 points pour les 75 ans et plus. Elle est relativement constante pour les autres classes d'âge.

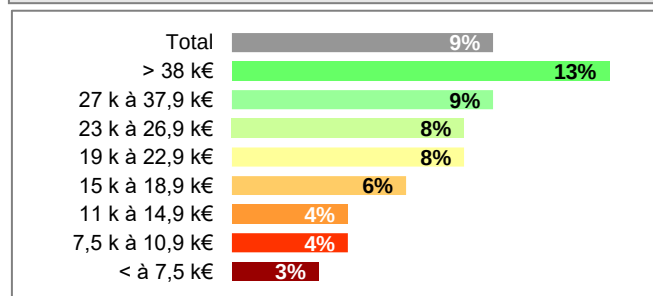
Le parc deux-roues motorisés des ménages

Après la hausse de 2017, on observe une légère baisse de la part des ménages équipés en 2RM en 2018.

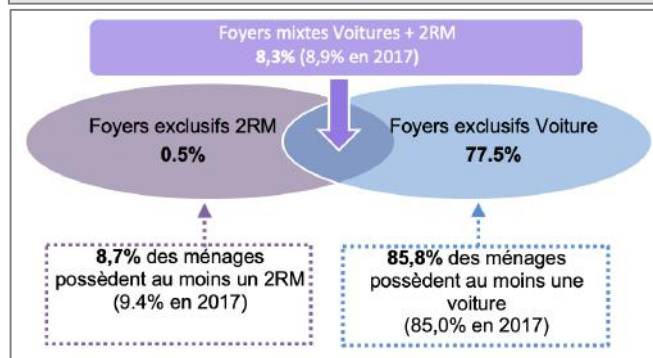
Parc 2RM, population des foyers et taux d'équipement (en % des ménages équipés)



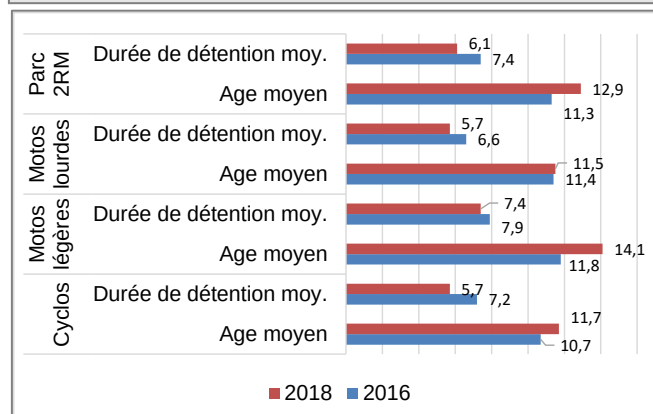
Taux d'équipement 2RM selon le revenu annuel du foyer



Mixité du parc 2RM et des véhicules légers des ménages (en %)



Age moyen du parc 2RM et durée de détention moyenne des véhicules (en années)



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2019.

Publiée chaque année par KANTAR, l'enquête « Parc Auto » comporte un volet consacré aux deux-roues motorisés (2RM). L'édition portant sur l'année 2018 a été réalisée de mars à avril 2019 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 restent relativement stables en 2018. Le parc est estimé à près de 2,9 millions de véhicules, après une érosion progressive depuis 2010 (3,3 millions de véhicules). 8,7 % des ménages sont équipés d'au moins un deux-roues motorisé en 2018, contre 9,4 % en 2017.

L'équipement en 2RM est conditionné par le revenu du foyer. Ainsi, pour les foyers ayant un revenu annuel inférieur à 15 000 € le taux d'équipement 2RM n'est que de 4 %, alors qu'il monte jusqu'à 13 % pour les foyers les plus aisés (< 38 000 € par an). Le taux d'équipement atteint un niveau important au sein des foyers les plus nombreux (un taux de 17 % dans les foyers composés de 4 personnes).

Les conditions climatiques ainsi que la structure du réseau de transports en commun ont un impact sur le taux d'équipement en 2RM. Il est plus faible en région parisienne et dans le Nord (respectivement 7 % et 6 %), mais plus élevé dans les régions du Sud avec jusqu'à 11 % dans le Sud-Ouest. Cette proportion augmente avec l'éloignement des grandes agglomérations, pour atteindre 12 % en milieu rural.

Mixité du parc 2RM/Véhicule léger

La baisse du parc 2RM entraîne une baisse de la mixité des équipements. En 2018, 8,3 % des foyers possèdent à la fois au moins une voiture et un deux-roues motorisé. 77,5 % des foyers possèdent uniquement une voiture quand seuls 0,5 % des foyers possèdent uniquement un deux-roues motorisé.

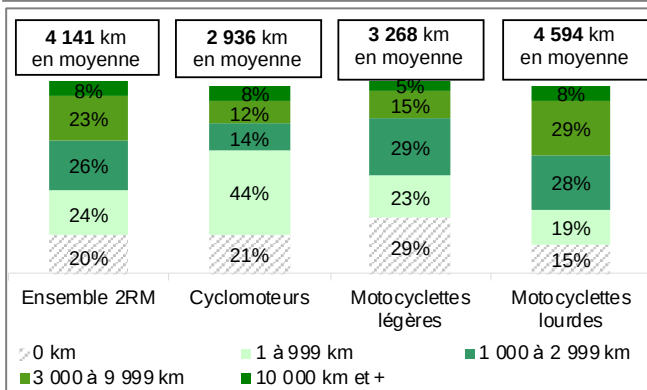
Caractéristiques du parc 2RM

Le parc de deux-roues motorisés est dominé par les motocyclettes (plus de 8 véhicules sur 10) alors que la part de cyclomoteurs continue de diminuer. Trois grandes catégories structurent le parc 2RM :

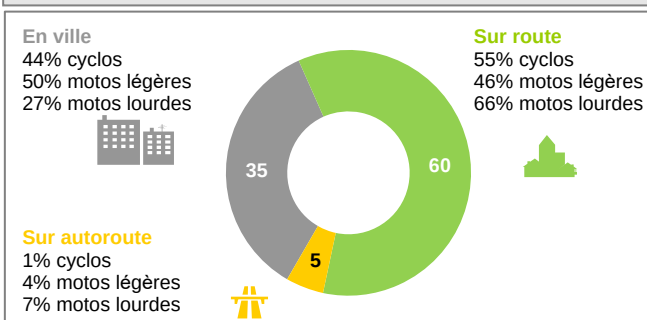
- Les cyclomoteurs (moins de 50 cm³) : 16 % (contre 17 % en 2017, et 25 % en 2010),
- Les motocyclettes légères (50 à 125 cm³) : 26 %,
- Les motocyclettes lourdes (plus de 125 cm³) : 58 % (contre 48 % en 2010).

Le parc 2RM connaît une tendance au vieillissement avec un âge moyen de 12,9 ans en 2018 (contre 11,3 ans en 2016). Le parc des motocyclettes légères est le plus âgé (14,1 ans en moyenne) et celui des cyclomoteurs le plus jeune (11,7 ans). Parallèlement, la durée de détention moyenne d'un 2RM baisse de 7,4 à 6,1 ans entre 2016 et 2018.

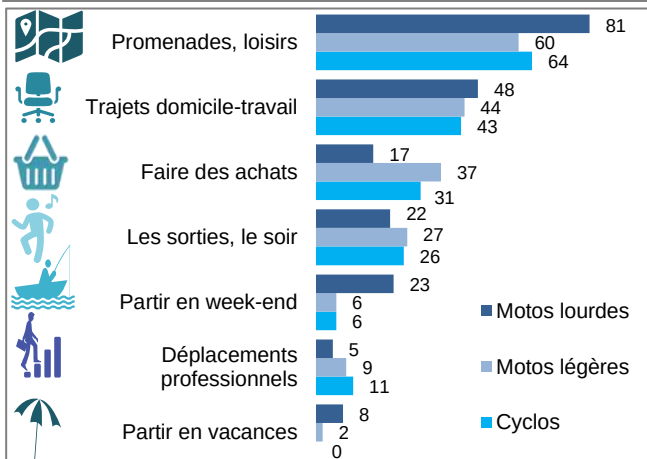
Kilométrage annuel moyen parcouru en 2018 (en km)



Répartition des kilomètres parcourus (en %)

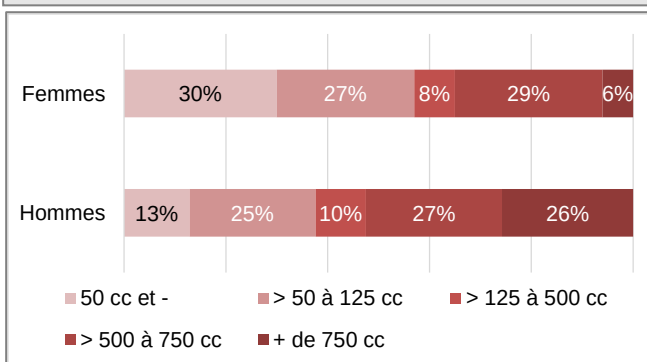


Motifs d'utilisation selon la catégorie de 2RM (en % des répondants*)



*Question : « Généralement, pour quel(s) type(s) de déplacements ce 2RM est-il utilisé ? »

Répartition du parc 2RM par cylindrée selon le sexe



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2019.

Usage des 2RM

Le kilométrage annuel moyen baisse en 2018 avec 4 141 km parcourus, après une hausse en 2017 (4 757 km). Cette tendance concerne principalement les cyclomoteurs et motocyclettes lourdes. Les 2RM sont davantage utilisés sur routes hors agglomération et voies rapides ou express (60 %), surtout pour les motocyclettes lourdes. Les kilomètres parcourus en agglomération (35 %) le sont surtout par des cyclomoteurs et des motocyclettes légères. L'utilisation sur autoroute (5 %) reste marginale.

20 % des 2RM n'a pas circulé au cours de l'année 2018. Le parc 2RM dormant est pourtant composé à 76 % de véhicules en état de marche.

Concernant la périodicité de l'usage, la part du parc 2RM utilisée toute l'année (47% en 2018) est proche de celle utilisée uniquement à la belle saison (53%).

Les motifs d'usage du 2RM sont très liés à sa catégorie. La différence est notamment marquée dans l'usage de la motocyclette lourde, très utilisée pour le motif promenade ou loisirs (81 % contre respectivement 60 % pour les motocyclettes légères, et 64 % pour les cyclomoteurs), ou encore pour les départs en week-end (23 % contre 6 % dans les autres catégories). A l'inverse elle est moins utilisée pour aller faire des achats (17 % contre 37 % pour la motocyclette légère, et 31 % pour le cyclomoteur).

Les deux-roues motorisés restent globalement majoritairement utilisés pour des déplacements de loisirs (73 %). Leur usage n'est destiné qu'à 7 % aux déplacements professionnels.

Profil des utilisateurs de 2RM

Le profil des utilisateurs de 2RM est principalement masculin (85 %). Les femmes possèdent de manière générale des 2RM moins puissants que les hommes (57 % de moins de 125 cm³, contre 38 %).

L'âge moyen du conducteur de 2RM est de 43 ans en 2018 contre 39 ans et 8 mois en 2010, ce qui reflète un léger vieillissement de ses utilisateurs. Les utilisateurs de cyclomoteurs sont plus jeunes de 12 ans par rapport à la moyenne. Les moins de 18 ans représentent 5 % des utilisateurs principaux de 2RM, mais 31 % des utilisateurs de cyclomoteurs. En 2018, 26 % des utilisateurs principaux de deux-roues motorisés ont entre 18 et 34 ans, part similaire aux 55 ans et plus (25 %).

Parmi les personnes ayant suivi la formation ou disposant du permis moto, près de la moitié (44 %) l'a obtenu il y a plus de 20 ans.

Les catégories socio-professionnelle les plus favorisées (CSP+) représentent 39 % 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 km/h	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	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 (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	100, 110, 120 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
Lituanie	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)
Malaisie	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	100 – 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 (110 km/h sur routes express)
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
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
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 apprentis 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.
Lituanie	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
Malaisie	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
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	0.2 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 (2019)	Date d'application	Taux de port en circulation (2019)
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), 99% (passagers)	1984	98,5%
Argentine	1995	55% (conducteur) (données 2018)	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)
Corée du Sud	1990	94% (conducteur) et 87% (passagers) sur autoroute	2008 sur autoroutes, tous réseaux depuis 09/2018	56% sur autoroute (données 2018)
Danemark	Années 1970	97% (données 2018)	Années 1980	93% (données 2018)
Espagne	1974 hors agglomération 1992 en agglomération	90% (données 2012)	1992	81% (données 2012)
Etats Unis	Oui sauf 1 Etat (<i>primary law</i> dans 34 Etats, <i>sec. law</i> dans 15 Etats)	90,2% (conducteur), 87,9% (passagers) (données 2017)	Varie selon les Etats	80,6% (données 2016)
Finlande	1975	95%	1987	87%
France*	1973 hors agglomération 1975 en aggro de nuit 1979 tout le temps	99,5% (hors aggro) 98,8% (traversées petites agglos) 98,9% (grandes agglos)	1991	Sur autoroute : 89% (adultes) 94% (enfants) Grandes agglos: 76% (adultes) 86% (enfants)
Grèce	1987	77% (conducteur), 74% (passagers) (données 2009)	2003	23% (données 2009)
Hongrie	1976	95% (conducteur et passagers)	1993 hors aggro, 2001 aggro	71% (adultes)
Irlande	1971	96% (données 2018)	1971	90% (données 2018)
Islande	---	79% en aggro, 92% hors aggro (données 2017)	---	80%(données 2017)
Israël	1975	90% (données 2016)	1995	70% (données 2016)
Italie	1988	63% (conducteur), 64% (passagers) (données 2018)	1994	11% (2018)
Jamaïque	1999	---	1999	---
Japon	1985	99% (conducteur), 96% (passagers)	2008	39%
Lituanie	---	97% (conducteur), 92% (passagers)	---	26% (données 2017)
Luxembourg	1975	90% (données 2015)	1992	76% (données 2015)
Malaisie	1978	87% (conducteur), 74% (passagers) (données 2016)	2009	15% (données 2016)
Maroc	1977 hors agglomération 2005 en agglomération	71% conducteur (autoroutes), 62-65% conduct et 59-62% passagers (agglo/hors aggro) (données 2017)	2005 hors aggro	25% (données 2017)
Mexique	2016	49% (données 2018)	2016	5,6% (données 2018)
Nigéria	1997 (appliqué depuis 2002)	85% (données 2017)	1997 (appliqué depuis 2002)	3% (données 2017)
Norvège	1975	97% (conducteur) (données 2017)	1985	---
Nouvelle-Zélande	1972	97% (conducteur), 96% (passagers) (données 2016)	1979	92% (données 2014)
Pays Bas	1975	>95% (données 2010)	1992	82% (données 2010)
Pologne	1983	97% (conducteur), 98% (passagers)	1991	86%
Portugal	1978	96% (cond. 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 2017 Grande Bretagne)	1989 (enfants); 1991 (adultes)	93% (données 2017 Grande Bretagne)
Serbie	1982	85% (conducteur), 80% (passagers) (données 2018)	2009	12% (données 2018)
Slovénie	1977	95% (conducteur), 96% (passagers) (données 2018)	1998	78% pour adultes (données 2018)
Suède	1975	99% (conducteur), 98% (passagers)	1986, 1988 dispositifs enfants	93% (enfants), 94% (adultes) (données 2017)
Suisse	1981	96% (conducteur), 95% (passagers)	1994	77%
Uruguay	2007	69% (conducteur) (données 2016)	2007	33% (données 2016)

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2019 / * ONISR, Observatoire des comportements (France métropolitaine), 2019. Les données sur la France concernent 2019

Port d'un casque de protection

Pays	Deux-roues motorisés		Cyclistes	
	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation (2019)	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation (2019)
Afrique du Sud	Oui	---	Oui	---
Allemagne	Oui	98% (conducteur), 100% (passagers) en aggro (données 69% (conducteur), 42% (premier passager), 21% (passagers supplémentaires) (données 2018)	Non	18% en aggro
Argentine	Oui	---	Oui	8% (données 2018)
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	---	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) (données 2017), 99% (motos) (données 2018)	Non	35% (données 2016)
Espagne	Oui	Près de 100%	Oui, sauf en aggro 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	99,7% (cyclos)	Non	44% (données 2017), 64% (Helsinki, données 2016)
France*	Oui (motos en 1973, cyclos en 1976 hors aggro et 1980 en aggro)	100% hors aggro 98% en aggro	Oui, pour les enfants < 12 ans depuis le 22/03/2017	Grandes agglos: 26% jours ouvrés, 36% le WE
Grèce	Oui depuis 1992	75% conducteurs 46% passagers (données 2009)	Non	---
Hongrie	Oui (motos en 1965, cyclos en 1997 hors aggro et 1998 en aggro)	100% (Budapest), 92% hors aggro (données 2017)	Non	23% (Budapest), 4% hors aggro (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 aggro (2013), 21% en aggro (2015)
Italie	Oui depuis 2000 pour tous (1986 pour motocyclistes et cyclo de moins de 18 ans)	98% (2015-2016)	Non	---
Jamaïque	Oui, depuis 1999	---	Oui, depuis 2019	---
Japon	Oui	Estimé à 100%	Non	---
Lituanie	Oui	n.a.	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	---
Luxembourg	Oui, depuis 1976	Estimé à 100%	---	---
Malaisie	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	Estimé à 20%	Oui	---
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) (données 2017)
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), 2019. Les données sur la France concernent 2019.

Accidentalité par département ou territoire

Métropole et Outre-mer

		Accidents			Tués	Blessés		
		corporels	dont mortels	dont graves ¹		hospi- talisés*	légers*	Total blessés
1	Ain	474	32	258	34	282	411	693
2	Aisne	210	29	144	31	128	116	244
3	Allier	248	23	157	23	163	151	314
4	Alpes-de-Haute-Provence	230	14	131	17	142	167	309
5	Hautes-Alpes	252	14	100	18	101	248	349
6	Alpes-Maritimes	1 072	56	448	58	458	897	1 355
7	Ardèche	265	31	143	33	132	194	326
8	Ardennes	91	17	69	22	64	42	106
9	Ariège	124	11	78	11	81	87	168
10	Aube	384	21	123	22	115	371	486
11	Aude	318	33	176	36	174	244	418
12	Aveyron	194	17	124	18	129	139	268
13	Bouches-du-Rhône	2 997	102	815	103	824	3 356	4 180
14	Calvados	557	37	254	38	236	456	692
15	Cantal	87	10	61	10	54	33	87
16	Charente	185	15	141	15	150	87	237
17	Charente-Maritime	635	52	292	57	281	495	776
18	Cher	164	20	112	22	101	105	206
19	Corrèze	186	5	86	5	90	145	235
2A	Corse-du-Sud	277	9	103	9	115	278	393
2B	Haute-Corse	338	18	126	21	136	345	481
21	Côte-d'Or	205	27	145	30	147	142	289
22	Côtes-d'Armor	436	35	237	38	225	313	538
23	Creuse	59	7	51	7	49	13	62
24	Dordogne	200	24	167	24	162	96	258
25	Doubs	261	26	153	30	147	188	335
26	Drôme	318	33	188	34	186	245	431
27	Eure	392	32	217	33	217	313	530
28	Eure-et-Loir	230	31	175	32	176	134	310
29	Finistère	696	35	264	38	262	630	892
30	Gard	464	49	305	54	299	334	633
31	Haute-Garonne	809	60	354	63	331	665	996
32	Gers	163	21	118	21	114	83	197
33	Gironde	1 445	75	507	78	492	1 317	1 809
34	Hérault	833	67	379	69	380	708	1 088
35	Ille-et-Vilaine	779	37	256	42	253	716	969
36	Indre	147	17	95	17	88	89	177
37	Indre-et-Loire	714	26	222	26	220	668	888
38	Isère	705	65	396	78	400	563	963
39	Jura	108	15	82	15	80	49	129
40	Landes	171	28	147	28	139	58	197
41	Loir-et-Cher	255	29	145	31	152	205	357
42	Loire	390	23	197	24	200	339	539
43	Haute-Loire	127	15	102	15	102	62	164
44	Loire-Atlantique	598	65	355	71	329	389	718
45	Loiret	616	32	202	35	205	584	789
46	Lot	91	15	83	16	81	18	99
47	Lot-et-Garonne	185	22	148	23	154	104	258
48	Lozère	84	4	53	4	55	61	116
49	Maine-et-Loire	749	31	263	32	278	670	948
50	Manche	451	33	193	37	187	376	563
51	Marne	485	34	189	39	184	439	623
52	Haute-Marne	120	12	64	12	65	78	143
53	Mayenne	109	8	94	8	95	32	127
54	Meurthe-et-Moselle	577	27	170	29	173	545	718
55	Meuse	106	16	69	17	59	78	137

		Accidents			Tués	Blessés		
		corporels	dont mortels	dont graves ¹		hospi-talisés*	légers*	Total blessés
56	Morbihan	584	51	237	53	223	475	698
57	Moselle	371	43	260	46	250	232	482
58	Nièvre	180	16	86	18	84	130	214
59	Nord	871	82	467	91	451	667	1 118
60	Oise	472	39	228	41	222	392	614
61	Orne	198	28	134	30	128	112	240
62	Pas-de-Calais	574	60	393	61	402	361	763
63	Puy-de-Dôme	456	43	223	45	211	347	558
64	Pyrénées-Atlantiques	850	43	267	46	256	753	1 009
65	Hautes-Pyrénées	126	7	88	7	90	79	169
66	Pyrénées-Orientales	356	27	149	30	136	301	437
67	Bas-Rhin	796	42	257	42	242	732	974
68	Haut-Rhin	437	23	210	25	215	325	540
69	Rhône	2 523	53	586	61	601	2 649	3 250
70	Haute-Saône	124	16	103	16	99	47	146
71	Saône-et-Loire	507	46	252	48	228	385	613
72	Sarthe	381	38	159	41	146	389	535
73	Savoie	241	30	170	31	160	157	317
74	Haute-Savoie	547	60	279	63	247	401	648
75	Paris	5 610	34	421	34	400	5 932	6 332
76	Seine-Maritime	707	33	315	35	323	583	906
77	Seine-et-Marne	1 020	66	353	71	347	1 048	1 395
78	Yvelines	676	27	229	28	232	703	935
79	Deux-Sèvres	214	35	147	37	138	108	246
80	Somme	470	30	161	33	161	430	591
81	Tarn	207	34	140	35	125	127	252
82	Tarn-et-Garonne	160	23	122	26	116	76	192
83	Var	745	70	435	73	423	586	1 009
84	Vaucluse	245	31	183	34	172	152	324
85	Vendée	332	43	247	43	238	185	423
86	Vienne	274	23	169	23	171	193	364
87	Haute-Vienne	424	17	146	18	151	364	515
88	Vosges	184	21	135	22	131	120	251
89	Yonne	218	35	142	41	132	164	296
90	Territoire-de-Belfort	47	8	37	9	37	20	57
91	Essonne	1 460	30	243	30	242	1 607	1 849
92	Hauts-de-Seine	2 446	24	237	25	223	2 616	2 839
93	Seine-Saint-Denis	3 130	29	359	30	381	3 410	3 791
94	Val-de-Marne	2 681	26	268	27	252	2 927	3 179
95	Val-d'Oise	806	22	181	22	181	925	1 106
Total France métropole		56 016	3 050	19 944	3 244	19 609	50 881	70 490
971	Guadeloupe	358	46	233	47	209	252	461
972	Martinique	527	26	185	27	174	551	725
973	Guyane	387	34	163	35	171	338	509
974	La Réunion	779	38	309	39	305	667	972
976	Mayotte	222	13	50	14	42	244	286
Total DOM		2 273	157	940	162	901	2 052	2 953
975	Saint-Pierre-et-Miquelon	4	0	2	0	2	2	4
977	Saint-Barthélemy	16	0	10	0	11	11	22
978	Saint-Martin	33	7	27	10	25	12	37
986	Wallis-et-Futuna	10	1	7	1	6	3	9
987	Polynésie française	125	26	108	29	99	47	146
988	Nouvelle-Calédonie	363	43	183	52	205	299	504
Total COM - NC		551	77	337	92	348	374	722

¹ accidents graves : accidents comportant une victime hospitalisée plus de 24h ou tuée, Données non labellisées

* données non labellisées

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - BAAC 2019.

Depuis 2018 l'enregistrement des blessés hospitalisés a pu être incomplet dans certains départements du fait du changement de process de saisie et les indicateurs ne sont plus labellisés.

Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Par catégorie d'usager : France métropolitaine

		Tués	Blessés	Blessés	
				<i>hospitalisés*</i>	<i>légers*</i>
Piétons	Piétons à pied	482	9 889	3 059	6 830
	EDP sans moteur	1	112	19	93
	Ensemble	483	10 001	3 078	6 923
EDP avec moteur	Conducteurs	10	522	85	437
	Passagers	0	32	3	29
	Ensemble	10	554	88	466
Bicyclettes	Conducteurs	172	4 258	1 195	3 063
	Passagers	0	25	5	20
	Ensemble	172	4 283	1 200	3 083
VAE	Conducteurs	15	222	77	145
	Passagers	0	1	0	1
	Ensemble	15	223	77	146
Cyclos y compris scooters <50 cm3	Conducteurs	126	5 319	1 703	3 616
	Passagers	8	608	149	459
	Ensemble	134	5 927	1 852	4 075
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	585	11 747	4 149	7 598
	Passagers	30	1 205	391	814
	Ensemble	615	12 952	4 540	8 412
Véhicules de tourisme	Conducteurs	1 234	21 343	5 330	16 013
	Passagers	388	10 732	2 504	8 228
	Ensemble	1 622	32 075	7 834	24 241
Véhicules utilitaires	Conducteurs	76	1 608	299	1 309
	Passagers	22	724	133	591
	Ensemble	98	2 332	432	1 900
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	24	324	88	236
	Passagers	3	61	16	45
	Ensemble	27	385	104	281
Tracteurs routiers avec semi-remorque	Conducteurs	9	151	50	101
	Passagers	0	5	2	3
	Ensemble	9	156	52	104
Autobus	Conducteurs	2	79	6	73
	Passagers	0	311	6	305
	Ensemble	2	390	12	378
Autocars	Conducteurs	1	19	3	16
	Passagers	1	129	8	121
	Ensemble	2	148	11	137
Tracteurs agricoles	Conducteurs	13	29	17	12
	Passagers	1	8	6	2
	Ensemble	14	37	23	14
Voiturettes	Conducteurs	14	339	87	252
	Passagers	3	139	23	116
	Ensemble	17	478	110	368
Autres (quads, fauteuils roulants motorisés, ...)	Conducteurs	21	382	155	227
	Passagers	3	167	41	126
	Ensemble	24	549	196	353
Total	Piétons	483	10 001	3 078	6 923
	Conducteurs	2 302	46 342	13 244	33 098
	Passagers	459	14 147	3 287	10 860
	Ensemble	3 244	70 490	19 609	50 881

* Données non labellisées.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2019

Par catégorie d'usager : Outre-mer

		DOM				COM *			
		Tués	Blessés	Blessés		Tués	Blessés	Blessés	
				Hospita- lisés*	Légers*			Hospita- lisés	Légers
Piétons	Piétons à pied	43	452	144	308	10	66	31	35
	EDP sans moteur	0	2	1	1	0	0	0	0
	Ensemble	43	454	145	309	10	66	31	35
EDP avec moteur	Conducteurs	0	2	0	2	0	0	0	0
	Passagers	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ensemble	0	2	0	2	0	0	0	0
Bicyclettes	Conducteurs	9	153	59	94	4	19	11	8
	Passagers	0	5	0	5	1	1	1	0
	Ensemble	9	158	59	99	5	20	12	8
VAE	Conducteurs	0	2	2	0	0	1	0	1
	Passagers	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ensemble	0	2	2	0	0	1	0	1
Cyclos y compris scooters <50 cm3	Conducteurs	17	388	156	232	6	76	41	35
	Passagers	1	95	24	71	2	15	8	7
	Ensemble	18	483	180	303	8	91	49	42
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	27	510	224	286	12	91	53	38
	Passagers	5	61	20	41	1	10	6	4
	Ensemble	32	571	244	327	13	101	59	42
Véhicules de tourisme	Conducteurs	35	678	136	542	21	183	80	103
	Passagers	16	434	107	327	23	163	80	83
	Ensemble	51	1112	243	869	44	346	160	186
Véhicules utilitaires	Conducteurs	6	41	7	34	5	32	10	22
	Passagers	1	26	4	22	4	44	20	24
	Ensemble	7	67	11	56	9	76	30	46
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	0	5	0	5	2	2	1	1
	Passagers	0	5	1	4	0	0	0	0
	Ensemble	0	10	1	9	2	2	1	1
Tracteurs routiers avec semi-remorque	Conducteurs	0	1	0	1	0	0	0	0
	Passagers	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ensemble	0	1	0	1	0	0	0	0
Autobus	Conducteurs	0	3	0	3	0	0	0	0
	Passagers	0	21	0	21	0	0	0	0
	Ensemble	0	24	0	24	0	0	0	0
Autocars	Conducteurs	0	2	0	2	0	0	0	0
	Passagers	0	25	0	25	0	0	0	0
	Ensemble	0	27	0	27	0	0	0	0
Tracteurs agricoles	Conducteurs	1	0	0	0	0	1	0	1
	Passagers	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ensemble	1	0	0	0	0	1	0	1
Voiturettes	Conducteurs	0	7	1	6	0	4	0	4
	Passagers	0	1	0	1	1	2	0	2
	Ensemble	0	8	1	7	1	6	0	6
Autres (quads, fauteuils roulants motorisés, ...)	Conducteurs	1	27	14	13	0	9	6	3
	Passagers	0	7	1	6	0	3	0	3
	Ensemble	1	34	15	19	0	12	6	6
Total	Piétons	43	454	145	309	10	66	31	35
	Conducteurs	96	1 819	599	1 220	50	418	202	216
	Passagers	23	680	157	523	32	238	115	123
	Ensemble	162	2 953	901	2 052	92	722	348	374

* Données non labellisées.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2019.

Selon l'âge et le sexe : France métropolitaine

	Hommes		Femmes			Hommes		Femmes	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés		BH*	BL*	BH*	BL*
0-4 ans	19	629	6	425		101	528	71	354
5-9 ans	11	909	10	620		186	723	106	514
10-14 ans	12	1 544	8	898		380	1 164	170	728
15-17 ans	69	2 881	18	1 051		1 019	1 862	277	774
18-19 ans	149	2 746	28	1 414		819	1 927	321	1 093
20-24 ans	298	6 385	74	3 251		1 881	4 504	580	2 671
25-29 ans	246	5 167	40	2 592		1 364	3 803	399	2 193
30-34 ans	204	4 361	26	2 033		1 149	3 212	310	1 723
35-39 ans	171	3 651	39	1 775		994	2 657	306	1 469
40-44 ans	141	3 117	32	1 535		794	2 323	283	1 252
45-49 ans	152	3 213	40	1 613		969	2 244	345	1 268
50-54 ans	155	2 863	35	1 602		905	1 958	428	1 174
55-59 ans	179	2 387	49	1 474		792	1 595	397	1 077
60-64 ans	145	1 693	39	1 146		643	1 050	374	772
65-69 ans	110	1 238	39	962		513	725	358	604
70-74 ans	113	986	55	847		434	552	344	503
75-79 ans	101	694	59	665		305	389	294	371
80-84 ans	98	524	59	588		237	287	307	281
85-89 ans	90	322	44	356		147	175	179	177
90-94 ans	42	117	28	126		51	66	58	68
95 ans et +	4	20	7	18		6	14	4	14
Âge indéf.	0	38	0	14		8	30	1	13
Total	2 509	45 485	735	25 005		13 697	31 788	5 912	19 093

Selon l'âge et le sexe : Outre-mer

	DOM								COM *							
	Hommes				Femmes				Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	BH *	BL *	BH *	BL *	Tués	Blessés	Tués	Blessés	BH	BL	BH	BL
0-4 ans	1	45	4	22	11	34	5	17	0	8	0	7	4	4	4	3
5-9 ans	2	63	0	40	16	47	8	32	2	7	1	9	2	5	5	4
10-14 ans	2	77	0	48	19	58	6	42	3	11	0	4	4	7	2	2
15-17 ans	3	133	0	53	43	90	10	43	5	28	0	18	20	8	5	13
18-19 ans	10	118	2	51	34	84	10	41	8	35	0	17	20	15	4	13
20-24 ans	18	300	2	115	109	191	29	86	8	112	1	31	72	40	15	16
25-29 ans	12	252	1	95	100	152	22	73	9	57	2	36	26	31	12	24
30-34 ans	17	231	2	71	90	141	13	58	8	50	1	14	21	29	7	7
35-39 ans	12	136	2	71	55	81	10	61	5	44	0	20	22	22	4	16
40-44 ans	8	142	0	73	58	84	17	56	6	40	1	15	23	17	5	10
45-49 ans	9	131	0	62	48	83	9	53	7	26	0	10	14	12	4	6
50-54 ans	12	111	2	57	35	76	6	51	7	26	1	11	13	13	2	9
55-59 ans	7	85	2	58	29	56	10	48	3	17	4	8	9	8	3	5
60-64 ans	8	60	2	42	13	47	13	29	3	12	1	13	7	5	6	7
65-69 ans	2	48	2	30	12	36	10	20	1	4	1	6	1	3	2	4
70-74 ans	5	33	1	14	13	20	6	8	1	7	1	5	2	5	2	3
75-79 ans	4	24	4	21	9	15	9	12	1	1	0	5	1	0	0	5
80-84 ans	3	12	0	12	4	8	6	6	0	4	0	2	3	1	1	1
85-89 ans	0	5	0	4	2	3	0	4	0	0	0	1	0	0	1	0
90-94 ans	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0
95 ans et +	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Âge indéf.	0	5	0	2	1	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	136	2 011	26	942	701	1 310	200	742	77	490	15	232	264	226	84	148

* Données non labellisées.
Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2019.

Victimes tous usagers

	France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *		France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	BH*	BL*	BH*	BL*	BH	BL
0-4 ans	25	1 054	5	67	0	15	172	882	16	51	8	7
5-9 ans	21	1 529	2	103	3	16	292	1 237	24	79	7	9
10-14 ans	20	2 442	2	125	3	15	550	1 892	25	100	6	9
15-17 ans	87	3 932	3	186	5	46	1 296	2 636	53	133	25	21
18-19 ans	177	4 160	12	169	8	52	1 140	3 020	44	125	24	28
20-24 ans	372	9 636	20	415	9	143	2 461	7 175	138	277	87	56
25-29 ans	286	7 759	13	347	11	93	1 763	5 996	122	225	38	55
30-34 ans	230	6 394	19	302	9	64	1 459	4 935	103	199	28	36
35-39 ans	210	5 426	14	207	5	64	1 300	4 126	65	142	26	38
40-44 ans	173	4 652	8	215	7	55	1 077	3 575	75	140	28	27
45-49 ans	192	4 826	9	193	7	36	1 314	3 512	57	136	18	18
50-54 ans	190	4 465	14	168	8	37	1 333	3 132	41	127	15	22
55-59 ans	228	3 861	9	143	7	25	1 189	2 672	39	104	12	13
60-64 ans	184	2 839	10	102	4	25	1 017	1 822	26	76	13	12
65-69 ans	149	2 200	4	78	2	10	871	1 329	22	56	3	7
70-74 ans	168	1 833	6	47	2	12	778	1 055	19	28	4	8
75-79 ans	160	1 359	8	45	1	6	599	760	18	27	1	5
80-84 ans	157	1 112	3	24	0	6	544	568	10	14	4	2
85-89 ans	134	678	0	9	0	1	326	352	2	7	1	0
90-94 ans	70	243	1	0	1	1	109	134	0	0	0	1
95 ans et +	11	38	0	1	0	0	10	28	1	0	0	0
Âge indét.	0	52	0	7	0	0	9	43	1	6	0	0
Total	3 244	70 490	162	2 953	92	722	19 609	50 881	901	2 052	348	374

Victimes piétons

	France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *		France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	BH*	BL*	BH*	BL*	BH	BL
0-4 ans	2	313	2	26	0	5	65	248	6	20	3	2
5-9 ans	7	620	1	45	0	3	137	483	13	32	2	1
10-14 ans	2	967	0	49	1	1	211	756	9	40	1	0
15-17 ans	11	535	0	24	0	8	136	399	3	21	7	1
18-19 ans	13	372	0	15	1	4	96	276	3	12	1	3
20-24 ans	19	676	1	30	0	3	174	502	10	20	1	2
25-29 ans	17	545	2	17	0	3	130	415	5	12	0	3
30-34 ans	19	491	3	22	0	7	109	382	5	17	3	4
35-39 ans	29	487	1	23	1	5	132	355	10	13	1	4
40-44 ans	18	418	1	22	0	6	101	317	6	16	4	2
45-49 ans	20	493	3	17	0	3	135	358	6	11	1	2
50-54 ans	26	535	5	29	2	3	153	382	10	19	1	2
55-59 ans	24	589	6	26	1	1	195	394	11	15	0	1
60-64 ans	25	510	3	31	1	7	179	331	13	18	4	3
65-69 ans	32	527	3	22	1	2	221	306	7	15	0	2
70-74 ans	31	525	4	14	2	4	221	304	6	8	2	2
75-79 ans	47	459	5	22	0	1	212	247	10	12	0	1
80-84 ans	54	466	3	13	0	0	240	226	8	5	0	0
85-89 ans	49	313	0	5	0	0	158	155	2	3	0	0
90-94 ans	33	133	0	0	0	0	64	69	0	0	0	0
95 ans et +	5	20	0	1	0	0	6	14	1	0	0	0
Âge indét.	0	7	0	1	0	0	3	4	1	0	0	0
Total	483	10 001	43	454	10	66	3 078	6 923	145	309	31	35

* Données non labellisées.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2019.

Victimes cyclistes (Bicyclettes, VAE, et EDP motorisés)

	France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *		France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	BH*	BL*	BH*	BL*	BH	BL
0-4 ans	1	22	0	0	0	0	4	18	0	0	0	0
5-9 ans	2	66	0	6	0	1	20	46	3	3	0	1
10-14 ans	3	307	1	26	2	1	76	231	8	18	1	0
15-17 ans	5	295	2	32	1	1	65	230	11	21	1	0
18-19 ans	4	222	0	9	1	0	45	177	2	7	0	0
20-24 ans	11	524	1	8	0	3	69	455	1	7	2	1
25-29 ans	8	513	0	5	0	0	81	432	1	4	0	0
30-34 ans	8	440	1	14	0	3	75	365	7	7	1	2
35-39 ans	9	360	0	7	0	4	67	293	3	4	3	1
40-44 ans	6	324	1	9	0	3	70	254	3	6	2	1
45-49 ans	6	344	1	11	0	1	98	246	7	4	0	1
50-54 ans	9	370	1	9	0	3	134	236	3	6	1	2
55-59 ans	15	335	0	10	0	1	96	239	4	6	1	0
60-64 ans	32	284	1	6	0	0	118	166	2	4	0	0
65-69 ans	19	236	0	7	1	0	118	118	3	4	0	0
70-74 ans	25	193	0	2	0	0	107	86	2	0	0	0
75-79 ans	16	119	0	1	0	0	65	54	1	0	0	0
80-84 ans	15	71	0	0	0	0	40	31	0	0	0	0
85-89 ans	2	26	0	0	0	0	13	13	0	0	0	0
90-94 ans	1	4	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0
95 ans et +	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Âge indét.	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Total	197	5 060	9	162	5	21	1 365	3 695	61	101	12	9

Victimes cyclomotoristes

	France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *		France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	BH*	BL*	BH*	BL*	BH	BL
0-4 ans	0	0	0	5	0	1	0	0	1	4	1	0
5-9 ans	0	12	0	2	0	0	3	9	0	2	0	0
10-14 ans	3	249	0	1	0	1	98	151	0	1	1	0
15-17 ans	30	1 685	1	58	3	14	651	1 034	22	36	9	5
18-19 ans	20	749	3	46	2	18	205	544	13	33	9	9
20-24 ans	17	832	4	98	1	19	197	635	35	63	12	7
25-29 ans	14	594	0	68	1	10	122	472	25	43	0	10
30-34 ans	11	495	4	59	1	10	126	369	20	39	5	5
35-39 ans	6	355	1	31	0	9	96	259	11	20	5	4
40-44 ans	4	247	1	28	0	2	66	181	12	16	2	0
45-49 ans	5	227	1	24	0	1	85	142	13	11	1	0
50-54 ans	8	176	0	23	0	2	75	101	10	13	2	0
55-59 ans	9	135	0	17	0	2	54	81	8	9	1	1
60-64 ans	5	71	1	9	0	1	31	40	3	6	1	0
65-69 ans	0	48	0	6	0	0	19	29	2	4	0	0
70-74 ans	1	21	1	5	0	1	13	8	3	2	0	1
75-79 ans	0	16	1	2	0	0	4	12	1	1	0	0
80-84 ans	1	7	0	1	0	0	4	3	1	0	0	0
85-89 ans	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
90-94 ans	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
95 ans et +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Âge indét.	0	5	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0
Total	134	5 927	18	483	8	91	1 852	4 075	180	303	49	42

* Données non labellisées.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2019.

Victimes motocyclistes

	France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *		France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	BH*	BL*	BH*	BL*	BH	BL
0-4 ans	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
5-9 ans	0	17	1	3	0	1	3	14	1	2	1	0
10-14 ans	2	74	0	4	0	1	29	45	0	4	0	1
15-17 ans	9	382	0	27	0	3	171	211	7	20	2	1
18-19 ans	20	401	4	23	1	5	146	255	11	12	2	3
20-24 ans	78	1 895	6	83	1	18	667	1 228	44	39	11	7
25-29 ans	82	1 930	3	103	3	16	580	1 350	52	51	12	4
30-34 ans	72	1 536	2	92	0	10	474	1 062	41	51	5	5
35-39 ans	54	1 236	8	51	1	9	384	852	25	26	5	4
40-44 ans	57	1 116	3	66	2	8	354	762	28	38	5	3
45-49 ans	64	1 299	3	50	2	7	468	831	17	33	5	2
50-54 ans	47	1 164	0	33	1	12	446	718	9	24	5	7
55-59 ans	65	973	1	17	0	5	382	591	4	13	2	3
60-64 ans	34	533	1	7	2	5	245	288	0	7	3	2
65-69 ans	21	245	0	8	0	0	125	120	2	6	0	0
70-74 ans	6	96	0	2	0	0	41	55	1	1	0	0
75-79 ans	3	31	0	1	0	0	14	17	1	0	0	0
80-84 ans	1	13	0	0	0	1	8	5	0	0	1	0
85-89 ans	0	4	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0
90-94 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
95 ans et +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Âge indét.	0	6	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0
Total	615	12 952	32	571	13	101	4 540	8 412	244	327	59	42

Victimes usagers de véhicules de tourisme

	France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *		France métropolitaine		Départements d'Outre-mer		Collectivités d'Outre-mer *	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	BH*	BL*	BH*	BL*	BH	BL
0-4 ans	21	661	3	31	0	8	97	564	7	24	3	5
5-9 ans	11	732	0	44	2	11	118	614	6	38	4	7
10-14 ans	8	722	0	33	0	10	120	602	8	25	3	7
15-17 ans	29	871	0	34	1	8	235	636	7	27	3	5
18-19 ans	112	2 224	5	70	3	16	604	1 620	14	56	8	8
20-24 ans	223	5 117	8	179	7	79	1 220	3 897	44	135	51	28
25-29 ans	153	3 701	8	134	7	54	764	2 937	36	98	22	32
30-34 ans	105	2 955	8	105	7	28	589	2 366	26	79	13	15
35-39 ans	100	2 572	4	82	2	31	538	2 034	15	67	11	20
40-44 ans	76	2 148	1	78	3	26	414	1 734	22	56	10	16
45-49 ans	85	2 087	1	78	3	17	453	1 634	14	64	9	8
50-54 ans	83	1 878	5	62	3	12	441	1 437	8	54	3	9
55-59 ans	88	1 561	1	59	5	14	402	1 159	12	47	7	7
60-64 ans	72	1 261	3	45	0	8	389	872	8	37	4	4
65-69 ans	63	1 021	1	26	0	7	360	661	6	20	3	4
70-74 ans	100	914	1	21	0	7	373	541	6	15	2	5
75-79 ans	88	676	1	16	1	4	288	388	3	13	1	3
80-84 ans	81	521	0	8	0	4	239	282	1	7	2	2
85-89 ans	82	312	0	2	0	1	144	168	0	2	1	0
90-94 ans	36	100	1	0	0	1	41	59	0	0	0	1
95 ans et +	6	14	0	0	0	0	3	11	0	0	0	0
Âge indét.	0	27	0	5	0	0	2	25	0	5	0	0
Total	1 622	32 075	51	1 112	44	346	7 834	24 241	243	869	160	186

* Données non labellisées.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2019.

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	11	9	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	11
15-17 ans	60	47	1	3	5	5	0	4	0	2	0	20	67
18-24 ans	707	394	15	24	97	54	40	32	46	27	51	386	780
25-34 ans	836	421	22	10	87	50	60	61	66	56	63	475	896
35-44 ans	695	305	23	21	66	66	25	65	57	43	69	435	740
45-54 ans	691	306	13	21	72	66	50	17	55	42	99	435	741
55-64 ans	595	327	8	12	38	45	31	40	25	37	65	301	628
65-74 ans	373	219	4	3	16	15	22	23	25	25	50	183	402
75 ans et +	372	274	0	1	3	10	9	8	13	17	60	121	395

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	188	263	71%	4 536	6 877	66%
20-24 ans	408	553	74%	7 702	12 324	62%
25-29 ans	335	508	66%	6 308	11 270	56%
30-34 ans	273	413	66%	5 423	9 970	54%
35-39 ans	245	412	59%	4 608	8 812	52%
40-44 ans	193	356	54%	3 929	7 993	49%
45-49 ans	194	376	52%	3 970	8 025	49%
50-54 ans	208	364	57%	3 418	7 161	48%
55-59 ans	208	348	60%	2 982	6 049	49%
60-64 ans	159	271	59%	2 191	4 155	53%
65-69 ans	120	196	61%	1 644	3 018	54%
70-74 ans	123	193	64%	1 443	2 469	58%
75-79 ans	101	141	72%	1 062	1 636	65%
80-84 ans	89	119	75%	847	1 186	71%
85-89 ans	74	85	87%	549	679	81%
90-94 ans	31	34	91%	165	191	86%
95 ans et +	3	3	100%	17	22	77%
Âge indé.	0	0	-	89	131	68%
Ensemble	2 952	4 635	64%	50 883	91 968	55%

* Données non labélisées

Conducteurs des véhicules de tourisme

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	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
15-17 ans	10	5	0	2	3	1	0	2	0	2	0	10	15
18-24 ans	503	229	12	20	105	43	31	27	36	24	38	336	565
25-34 ans	526	210	19	8	65	66	38	45	49	40	39	369	579
35-44 ans	398	154	17	14	33	41	29	46	31	25	39	275	429
45-54 ans	352	142	9	8	37	34	25	21	34	20	56	244	386
55-64 ans	300	136	5	8	21	25	20	20	19	20	46	184	320
65-74 ans	265	132	2	2	13	12	18	21	21	24	46	159	291
75 ans et +	323	226	0	1	3	8	9	7	11	15	66	120	346

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2019.

Nombre de piétons et de véhicules impliqués, par milieu et par type d'accident

	En agglomération				Hors agglomération			Autoroutes			Ensemble réseaux			
	EDP SM seul avec ou sans piéton	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.	EDP SM seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.
 PIÉTONS														
Piétons à pied	5	0	9 642	412	0	461	51	0	66	42	5	0	10 169	505
EDP sans moteur	10	0	102	2	0	7	0	0	0	0	10	0	109	2
Tous piétons	15	0	9 744	414	0	468	51	0	66	42	15	0	10 278	507
EDP AVEC MOTEUR														
EDP avec moteur	0	99	66	461	2	0	5	0	0	1	0	101	66	467
BICYCLETTES														
Bicyclettes	0	299	255	3 449	99	7	690	0	0	3	0	398	262	4 142
VAE														
VAE	0	29	9	179	11	0	22	0	0	0	0	40	9	201
CYCLOS														
Cyclos sauf scooters	0	379	88	2 150	240	4	490	6	0	13	0	625	92	2 653
Scooters ≤ 50 cm³	0	531	324	1 781	32	4	89	2	0	6	0	565	328	1 876
3 roues ≤ 50 cm³	0	1	1	5	3	0	1	0	0	0	0	4	1	6
MOTOS LÉGÈRES														
Motos ≤ 125 cm³ sauf scooters	0	184	74	998	161	1	229	34	0	117	0	379	75	1 344
Scooters > 50 et ≤ 125 cm³	0	236	174	1 571	54	2	91	29	0	106	0	319	176	1 768
3 roues > 50 et ≤ 125 cm³	0	3	1	24	0	0	3	1	0	1	0	4	1	28
MOTOS LOURDES														
Motos > 125 cm³ sauf scooters	0	648	224	3 426	981	7	1 584	212	0	740	0	1 841	231	5 750
Scooters > 125 cm³	0	100	121	794	40	1	81	28	0	93	0	168	122	968
3 roues > 125 cm³	0	42	44	259	12	0	20	16	0	63	0	70	44	342
VÉHICULES DE TOURISME														
Véhicules de tourisme	0	2 118	6 195	25 812	3 438	327	12 101	1 033	38	6 960	0	6 589	6 560	44 873
VÉHICULES UTILITAIRES														
Véhicules utilitaires	0	118	796	2 951	193	31	1 125	97	6	1 012	0	408	833	5 088
POIDS LOURDS														
PL 3,5 t < PTAC ≤ 7,5 t	0	8	37	168	10	2	97	7	0	56	0	25	39	321
PL > 7,5 t	0	5	63	257	23	2	218	8	2	156	0	36	67	631
PL avec remorques	0	10	37	184	33	6	341	22	5	326	0	65	48	851
Tracteurs routiers	0	0	1	12	2	1	11	0	0	12	0	2	2	35
Tracteurs avec semi-remorque	0	3	20	85	21	3	256	38	5	398	0	62	28	739
TRANSPORTS EN COMMUN														
Autobus	0	37	200	394	4	3	34	0	0	7	0	41	203	435
Autocars	0	3	26	52	3	2	55	3	1	14	0	9	29	121
AUTRES														
Tracteurs agricoles	0	8	10	43	18	2	163	0	0	0	0	26	12	206
Voiturettes	0	62	123	469	31	4	112	3	0	14	0	96	127	595
Quads ≤ 50 cm³	0	7	0	4	4	0	3	0	0	0	0	11	0	7
Quads > 50 cm³	0	40	2	27	56	1	15	0	0	0	0	96	3	42
Engins spéciaux	0	12	25	82	6	0	25	1	0	17	0	19	25	124
Trains	0	0	6	14	0	1	11	0	0	0	0	0	7	25
Tramways	0	0	52	63	0	1	0	0	0	0	0	0	53	63
Autres ou indéterminés	0	42	130	335	13	20	92	3	5	38	0	58	155	465
Tous véhicules	0	5 024	9 104	46 049	5 490	432	17 964	1 543	62	10 153	0	12 057	9 598	74 166

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2019.

Les séries longues du BAAC¹

Accidents corporels en métropole, 1970-2019 (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%
2019	3 977	4 082	4 455	4 347	4 664	5 235	5 287	4 253	5 127	5 135	4 625	4 829	56 016	0,4%

¹ Source : Fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, ONISR et archives du Cerema Nord-Picardie

Personnes tuées en métropole, 1970-2019 (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%	
2019	239	254	255	235	243	292	328	290	310	257	257	284	3 244	-0,1%	

Total blessés en métropole de 1970-2019 (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%
2019	4 959	4 982	5 500	5 427	5 854	6 671	6 792	5 612	6 320	6 493	5 743	6 137	70 490	0,9%

Accidentalité par classe d'âge, métropole

Personnes tuées 1970-2019 (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	
2019		66	87	549	899	794	317	532	3 244	
Var 2019/2018	-	-23,3%	-17,9%	9,1%	-2,4%	0,5%	-4,5%	4,3%	-0,1%	

Accidentalité par catégorie d'usager, métropole

Personnes tuées 1970-2019 (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	
2019	483	197*	134	615	1 622	98	36	4	55	3 244	
Var 2019/2018	2,8%	12,6%	0,8%	-1,9%	-0,9%	6,5%	-18,2%	33,3%	-17,9%	-0,1%	

* Dont les Engins de Déplacement Personnel et les Vélos à Assistance Electrique, données disponibles à partir 2019

Accidentalité dans les départements d'Outre-mer

(Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion et Mayotte depuis le 1^{er} janvier 2012)

Accidents corporels par catégorie d'usagers, 2005-2019

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
2019	463	171	463	561	1 733	155	46	44	2 273
Var 2019/2018	12,1%	10,3%	-12,3%	13,8%	16,4%	-10,9%	9,5%	15,8%	12,7%

Personnes tuées par catégorie d'usagers, 2005-2019

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
2019	43	9	18	32	51	7	0	0	2	162
Var 2019/2018	13,2%	12,5%	5,9%	-13,5%	45,7%	75,0%	-100,0%	0,0%	-50,0%	12,5%

Personnes tuées par classe d'âge, 2005-2019

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
2019	-	9	3	32	54	42	10	12	162
Var 2019/2018	-	-18,2%	200,0%	14,3%	-12,9%	31,3%	42,9%	300,0%	12,5%

Accidentalité dans les Outre-mer hors DOM*

(Saint-Pierre-et-Miquelon depuis 2016, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française et Nouvelle-Calédonie) – données hors périmètre de la labellisation par l'Autorité de la Statistique Publique (*)

Accidents corporels* par catégorie d'usagers, 2010-2019

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2010	115	38	120	157	552	120	28	4	22	755
2011	135	32	135	150	587	125	21	5	29	787
2012	115	35	145	164	553	138	19	13	16	770
2013	110	34	161	162	487	124	15	11	26	713
2014	85	20	111	130	416	113	13	5	18	577
2015	94	21	97	87	388	112	16	9	13	544
2016	74	30	75	88	343	96	15	7	16	487
2017	81	25	115	117	374	74	8	14	21	523
2018	74	31	117	103	398	122	11	11	20	569
2019	68	27	87	104	374	100	12	9	27	551
Var 2019/2018	-8,1%	-12,9%	-25,6%	1,0%	-6,0%	-18,0%	9,1%	-18,2%	35,0%	-3,2%

Personnes tuées* par catégorie d'usagers, 2010-2019

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2010	8	4	10	14	55	7	1	0	1	100
2011	12	4	8	10	42	6	2	0	1	85
2012	21	2	9	7	42	9	2	1	1	94
2013	12	1	8	9	28	8	1	1	0	68
2014	6	2	7	14	41	16	2	0	1	89
2015	13	3	4	5	33	12	0	0	1	71
2016	8	3	6	15	42	6	0	0	3	83
2017	11	3	6	15	42	6	1	0	0	84
2018	11	2	11	16	40	15	0	0	1	96
2019	10	5	8	13	44	9	2	0	1	92
Var 2019/2018	-9,1%	150,0%	-27,3%	-18,8%	10,0%	-40,0%	2	0,0%	0,0%	-4,2%

Personnes tuées* par classe d'âge, 2010-2019

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
2010	-	7	6	25	41	18	2	1	100
2011	-	3	3	31	31	13	2	2	85
2012	-	5	3	29	38	13	4	2	94
2013	-	6	1	17	27	11	4	2	68
2014	-	3	8	22	37	15	2	2	89
2015	-	3	4	21	29	11	3	0	71
2016	-	3	5	16	40	16	2	1	83
2017	-	3	2	19	32	18	8	2	84
2018	-	3	5	23	46	14	3	2	96
2019	-	6	5	17	32	26	4	2	92
Var 2019/2018	-	100,0%	0,0%	-26,1%	-30,4%	85,7%	33,3%	0,0%	-4,2%

Accidentalité en France métropolitaine, 2000-2019

Année	Accidents corporels		dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		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%	108 076	-0,3%
2006	80 309	-5,0%	4 326	4 709	-11,5%	102 125	-5,5%
2007	81 272	1,2%	4 265	4 620	-1,9%	103 201	1,1%
2008	74 487	-8,3%	3 933	4 275	-7,5%	93 798	-9,1%
2009	72 315	-2,9%	3 956	4 273	0,0%	90 934	-3,1%
2010	67 288	-7,0%	3 706	3 992	-6,6%	84 461	-7,1%
2011	65 024	-3,4%	3 647	3 963	-0,7%	81 251	-3,8%
2012	60 437	-7,1%	3 386	3 653	-7,8%	75 851	-6,6%
2013	56 812	-6,0%	3 020	3 268	-10,5%	70 607	-6,9%
2014	58 191	2,4%	3 146	3 384	3,5%	73 048	3,5%
2015	56 603	-2,7%	3 160	3 461	2,3%	70 802	-3,1%
2016	57 522	1,6%	3 228	3 477	0,5%	72 645	2,6%
2017	58 613	1,9%	3 221	3 448	-0,8%	73 384	1,0%
2018	55 766	-4,9%	3 050	3 248	-5,8%	69 887	-4,8%
2019	56 016	0,4%	3 050	3 244	-0,1%	70 490	0,9%

* 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

Accidentalité dans les départements d'outre-mer, 2005-2019

(Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion et Mayotte depuis le 1^{er} janvier 2012)

Année	Accidents corporels		dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %	Nombre	Évolution en %
2005	2 051	-	211	225	-	3 607	-
2006	2 684	30,9%	204	233	3,6%	3 855	6,9%
2007	2 578	-3,9%	201	218	-6,4%	3 508	-9,0%
2008	2 280	-11,6%	159	168	-22,9%	3 107	-11,4%
2009	2 094	-8,2%	159	170	1,2%	2 779	-10,6%
2010	2 091	-0,1%	164	180	5,9%	2 712	-2,4%
2011	1 950	-6,7%	141	148	-17,8%	2 621	-3,4%
2012	1 813	-7,0%	177	189	27,7%	2 358	-10,0%
2013	1 585	-12,6%	151	159	-15,9%	2 038	-13,6%
2014	1 663	4,9%	159	173	8,8%	2 094	2,7%
2015	2 051	23,3%	146	155	-10,4%	2 582	23,3%
2016	1 910	-6,9%	165	178	14,8%	2 482	-3,9%
2017	2 088	9,3%	139	152	-14,6%	2 767	11,5%
2018	2 017	-3,4%	136	144	-5,3%	2 642	-4,5%
2019	2 273	12,7%	157	162	12,5%	2 953	11,8%

Accidentalité dans les Outre-mer hors DOM*, 2010-2019 – données non labellisées

(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		Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %	Nombre	Évolution en %
2010	755	-	93	100	-	986	-
2011	787	4,2%	73	85	-15,0%	1 040	5,5%
2012	770	-2,2%	84	94	10,6%	1 067	2,6%
2013	713	-7,4%	65	68	-27,7%	966	-9,5%
2014	577	-19,1%	77	89	30,9%	791	-18,1%
2015	544	-5,7%	67	71	-20,2%	774	-2,1%
2016	487	-10,5%	75	83	16,9%	692	-10,6%
2017	523	7,4%	70	84	1,2%	689	-0,4%
2018	569	8,8%	81	96	14,3%	724	5,1%
2019	551	-3,2%	77	92	-4,2%	722	-0,3%

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 un code en six caractères qui permet de spécifier la région corporelle, l'organe atteint et la nature de la lésion. A chaque lésion est affecté un score de gravité immédiate appelé score AIS prenant en compte le risque vital, la rapidité, la complexité, la longueur attendue des soins.

Il est compris entre 1 (gravité mineure) et 6 (gravité maximale, lésion mortelle). Pour chaque victime, on appelle M.AIS le score de la lésion la plus grave. Les personnes considérées comme gravement blessées sont celles présentant au moins une lésion qualifiée comme supérieure ou égale à 3 (M.AIS 3+).

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 Impairment 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 Impairment 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

Estimation nationale des blessés par l'Université Gustave Eiffel

Méthode de capture-recapture à partir des données du fichier BAAC et du Registre du Rhône

Les Blessés M.AIS1+ (blessés toute gravité, y compris blessés graves) selon l'âge et le sexe

Année	00-09 ans	10-14 ans	15-19 ans	20-29 ans	30-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75+ ans	Homme	Femme	Total
2006	12 757	15 762	56 131	99 406	128 827	24 602	11 507	11 531	233 632	126 890	360 523
2007	11 475	18 164	62 050	104 035	136 705	26 114	13 285	10 362	250 067	132 122	382 190
2008	10 575	18 139	57 090	98 237	129 513	27 498	12 161	11 204	229 422	134 993	364 417
2009	11 611	18 546	55 024	96 193	132 700	25 387	11 283	10 734	235 354	126 125	361 478
2010	11 913	15 158	53 940	85 817	121 331	26 303	13 029	10 793	218 221	120 061	338 284
2011	9 443	15 904	44 677	87 427	120 180	27 510	11 675	10 299	214 318	112 796	327 115
2012	9 723	11 532	43 534	79 930	118 827	22 089	11 643	10 633	199 764	108 147	307 911
2013	8 248	10 507	35 896	68 134	106 085	24 815	11 671	8 908	180 490	93 773	274 264
2014	10 880	11 626	35 387	75 136	110 487	23 443	14 061	10 672	190 059	101 633	291 692
2015	8 045	12 938	41 213	71 108	104 192	23 696	13 125	9 936	197 723	86 530	284 253
2016	8 879	11 422	39 066	74 232	106 244	30 262	15 091	13 095	202 158	96 135	298 291

Les Blessés M.AIS3+ (blessés graves) selon l'âge et le sexe

Année	00-09 ans	10-14 ans	15-19 ans	20-29 ans	30-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75+ ans	Homme	Femme	Total
2006	854	1 358	5 399	7 652	10 663	2 565	1 446	2 100	23 791	8 246	32 037
2007	766	1 321	5 368	7 775	10 687	2 732	1 458	1 929	24 134	7 902	32 036
2008	744	1 280	4 876	7 245	10 068	2 732	1 352	1 933	22 590	7 641	30 230
2009	731	1 261	4 494	6 936	10 112	2 698	1 292	1 985	22 115	7 395	29 509
2010	651	1 083	4 043	6 235	9 311	2 630	1 343	1 932	20 417	6 811	27 228
2011	584	987	3 829	6 243	9 298	2 659	1 263	1 891	20 104	6 650	26 754
2012	572	866	3 280	5 685	8 492	2 528	1 352	1 766	18 401	6 141	24 541
2013	551	817	2 920	5 091	8 342	2 636	1 270	1 664	17 385	5 906	23 291
2014	617	950	2 914	5 273	8 615	2 768	1 566	1 889	18 464	6 128	24 592
2015	547	848	3 067	5 201	8 240	2 907	1 649	1 815	18 634	5 640	24 274
2016	531	835	2 970	5 382	8 591	3 200	1 803	2 089	19 469	5 932	25 401

Les Blessés M.AIS1+ et M.AIS3+ selon l'usager et la présence d'un tiers dans l'accident

Année	Piéton		Vélo			2RM			VL			Autre *		
	M.AIS1+	M.AIS3+	M.AIS1+	M.AIS3+		M.AIS1+	M.AIS3+		M.AIS1+	M.AIS3+		M.AIS1+	M.AIS3+	
				Avec tiers	Sans tiers		Avec tiers	Sans tiers		Avec tiers	Sans tiers		Avec tiers	Sans tiers
2006	27 853	4 287	61 536	1 250	2 253	115 518	7 211	6 160	144 983	4 846	4 770	10632	525	756
2007	28 288	4 205	73 673	1 184	2 463	124 623	7 390	6 775	145 662	4 573	4 399	9942	416	631
2008	27 212	4 012	77 327	1 141	2 587	120 460	6 885	6 721	129 829	3 947	3 908	9588	396	634
2009	26 788	3 876	75 510	1 165	2 514	119 377	6 498	6 767	130 320	3 743	3 943	9483	372	601
2010	26 125	3 736	72 878	1 031	2 582	107 198	5 847	5 931	122 839	3 526	3 640	9242	348	586
2011	25 406	3 722	75 576	1 104	2 532	103 203	5 653	5 949	115 229	3 354	3 650	7700	312	477
2012	24 563	3 483	68 301	1 058	2 104	95 564	5 015	5 500	110 686	3 231	3 257	8795	322	572
2013	23 740	3 462	54 735	1 056	1 983	84 711	4 456	5 183	103 214	3 067	3 094	7863	342	548
2014	24 393	3 556	61 840	1 110	2 692	87 511	4 710	5 256	110 581	3 262	3 197	7368	340	469
2015	23 236	3 551	61 710	1 188	2 345	81 423	4 627	5 218	109 956	3 193	3 340	7929	324	486
2016	23 220	3 520	62 793	1 159	3 057	80 895	4 261	5 117	123 210	3 574	3 552	8175	308	492

*Autre=VU, PL, TC, Train...

Nombre moyen annuel de blessés sur 5 ans (2012-2016) selon l'usager, l'âge et le sexe.

Catégorie d'usager	Genre	M.AIS1+		M.AIS3+		Ratio (%) M.AIS3+ / M.AIS1+	Age	M.AIS1+		M.AIS3+		Ratio (%) M.AIS3+ / M.AIS1+
		Effectifs	%	Effectifs	%			Effectifs	%	Effectifs	%	
Piéton	Homme	11 448	4%	1 885	8%	16,5	00-09 ans	9 155	3%	564	2%	6,2
	Femme	12 382	4%	1 630	7%	13,2	10-14 ans	11 605	4%	863	4%	7,4
Vélo	Homme	46 296	16%	2 941	12%	6,4	15-19 ans	39 019	13%	3 030	12%	7,8
	Femme	15 581	5%	610	2%	3,9	20-29 ans	73 708	25%	5 326	22%	7,2
2RM	Homme	70 266	24%	8 791	36%	12,5	30-54 ans	109 167	37%	8 456	35%	7,7
	Femme	15 755	5%	1 170	5%	7,4	55-64 ans	24 861	9%	2 808	11%	11,3
VL	Homme	60 006	21%	4 162	17%	6,9	65-74 ans	13 118	5%	1 528	6%	11,6
	Femme	51 524	18%	2 392	10%	4,6	75+ ans	10 649	4%	1 845	8%	17,3
Autre *	Homme	6 024	2%	706	3%	11,7	Total	291 282	100%	24 420	100%	8,4
	Femme	2 002	1%	149	1%	7,4						
Total	Homme	194 039	67%	18 471	76%	9,5						
	Femme	97 244	33%	5 949	24%	6,1						
Total		291 282	100%	24 420	100%	8,4						

*Autre=VU, PL, TC, Train...

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

Présumé responsable : La responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée par les forces de l'ordre à l'origine de l'enquête.

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 à assistance 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'utilisateur 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 cm³ 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 cm³, 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 Poids Total Autorisé en Charge (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 ne disposant pas de l'information « permis probatoire » jusqu'en 2018)

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 (voir le glossaire du présumé responsable)

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.
Depuis le 01 janvier 2020, l'IFSTTAR a rejoint l'**Université Gustave Eiffel**

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 épidémiologique et de 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 2019, juillet 2020.
- ASFA Bilan : Sécurité du personnel en intervention 2019, juillet 2020.
- 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 – Rapport final d'évaluation, juillet 2020
- Cerema Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2010, juin 2013.
- 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 Guide méthodologique, Supports à sécurité passive, juillet 2016.
- Cerema Accidents de deux-roues motorisés contre glissières métalliques, 2014
- Cerema Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2), 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 – SDES Les comptes des transports en 2019, 2020.
- 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 EU Road Safety Policy Framework 2021-2030
- Commission européenne Statistical pocketbook, Transports européens en chiffres, 2019.
- 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 14th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2020.
- 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.
- Hautière N. *et al.* Véhicules connectés et autonomes : Quels enjeux technologiques, juridiques et de sécurité routière ?, Hygiène et sécurité du travail, INRS – N° 246 – mars 2017.
- Hours M. *et al.* Etude et suivi d'une population d'accidentés (cohorte ESPARR – Registre du Rhône), 2014.

Île-de-France Mobilités	La nouvelle enquête globale transport - Présentation des premiers résultats 2018. Assises de la mobilité en Île-de-France, 24 septembre 2019.
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)	<i>Speed and Crash risk</i> , 2018.
Léger D., Ement P.	Somnolence et risque accidentel, La Presse Médicale, 2015.
Longuar Z. et al.	<i>Chaque Français émet en moyenne deux tonnes de CO2 par an pour effectuer ses déplacements</i> , La Revue du CGDD, La mobilité des Français - Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, décembre 2010, 163, 176.
Martin J. L. et al.	Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM), DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.
MTES	Tableau de suivi de l'accidentalité des DIR, avril 2020.
OFDT	Drogues, chiffres clés 8ème édition, Juin 2019.
OMS	<i>Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde</i> , 2018.
ONISR	<i>Fichier des infractions au code de la route - Bilan statistique de l'année 2019</i> , 2020.
ONISR	<i>Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2019</i> , 2020.
ONISR	Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2019, 2020.
ONISR	fichier national des accidents corporels, BAAC 2019.
ORS Nouvelle-Aquitaine	La santé des apprentis de Nouvelle-Aquitaine - Ressentis, attitudes, mars 2019.
Page Y. et al.	<i>How safe is vehicle safety? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010</i> , 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, 8ème édition, Juillet 2019.
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.
STRMTG	Rapport annuel sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation des tramways, année 2018, Rapport d'activités 2019.
KANTAR	Enquête Parc Auto 2019, volume Deux-roues motorisés, 2019.
KANTAR	Enquête Parc Auto, 2019.
Union Européenne	<i>Projet européen CAST – Campagne de communication sur la sécurité routière – Manuel pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation</i> , 2010.
UTAC/OTC	Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2019, février 2020.
Van Elslande P. et al.	Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés, Ifsttar, sept. 2011.
Vertet M. et Brenac T.	<i>Les carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière</i> , Colloque « La sicurezza stradale », mars 1998.
Willingier 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 INTERMINISTÉRIEL 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, en comprendre les composantes à travers notamment des analyses thématiques et transversales, et mettre en évidence les enjeux majeurs de la sécurité routière. En 2019 comme en 2018, un chapitre entier est consacré à l'analyse territoriale de l'accidentalité, avec des études réalisées pour comprendre et résorber l'accidentalité par des actions au niveau local.

La présente édition, les méthodologies de l'observatoire, certains rapports d'études et recherches mentionnées, ainsi que des tableaux extraits du fichier national notamment relatifs aux indicateurs labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique, peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

