

# LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

## [BILAN DE L'ANNÉE 2011]



# LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE [BILAN DE L'ANNÉE 2011]

**Observatoire national  
interministériel de sécurité routière**

Tour Pascal B  
Place des Degrés  
92 045 PARIS La Défense Cedex  
Tél. : 01 40 81 40 42  
Fax : 01 40 81 80 99  
Mél : [onisr.dscr@equipement.gouv.fr](mailto:onisr.dscr@equipement.gouv.fr)  
Site : [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

© Direction de l'information légale et administrative, Paris, décembre 2012

Crédit photo couverture : DSCR - ISBN 978-2-11-009066-9

Conception et réalisation graphique : DILA

« Aux termes du Code de la propriété intellectuelle, toute reproduction ou représentation, intégrale ou partielle de la présente publication, faite par quelque procédé que ce soit (reprographie, micro filmage, scannérisation, numérisation...) sans le consentement de l'auteur ou de ses ayant droits ou ayant causes est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. Il est rappelé également que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. »

# Avant-propos

Le bilan 2011 montre une baisse relative de tous les indicateurs par rapport à 2010 : - 3,4 % pour le nombre d'accidents corporels, - 3,8 % pour le nombre de blessés et - 0,7 % pour le nombre de personnes tuées. Ces résultats sont le reflet d'une année 2011 marquée par une nette dégradation sur les six premiers mois de l'année suivie d'une amélioration toute aussi nette sur les six mois suivants. Ces chiffres rappellent la nécessité de conserver une politique de sécurité routière ferme et dynamique dont les modalités et les priorités doivent être renouvelées afin de poursuivre la réduction du nombre de tués.

Le bilan 2011 est l'occasion de dresser un diagnostic. La conduite sous l'emprise de l'alcool demeure, pour la sixième année consécutive, la première cause infractionnelle de mortalité au volant : en 2011, plus de 30 % des personnes tuées sur la route le sont dans un accident où le facteur alcool est présent, un taux qui ne régresse pas depuis plus de dix ans. Si aucun conducteur présumé responsable n'avait conduit avec un taux d'alcool positif, 1 150 vies auraient pu être épargnées.

Mais la vitesse reste cependant, structurellement, le grand facteur transversal : seule ou combinée à d'autres causes, elle contribue au mécanisme de la plupart des accidents et surtout détermine lourdement leur gravité. Or les signes d'une remontée des vitesses pratiquées sur nos routes commencent à se faire jour.

D'autres facteurs de danger montent manifestement en puissance, comme l'usage du téléphone portable tenu en main au volant et la conduite sous l'influence de médicaments à risque.

Enfin, les motocyclistes ont représenté 23 % des usagers de véhicules à moteur tués sur la route. Leur mortalité, jugulée en 2010, est repartie à la hausse avec une augmentation de 8 % en 2011. La mortalité des piétons évolue également de façon inquiétante, avec une hausse de 7 %. Par ailleurs, il faut souligner l'aggravation de la mortalité des 25-44 ans (+ 1,8 %) et celle des 65-74 ans (+ 6,1 %), ce qui n'est bien sûr pas sans lien avec les évolutions observées sur les motocyclistes et les piétons.

Notre objectif est clair, il s'agit de faire diminuer davantage le nombre de tués et de blessés, réduire drames et souffrances : chaque jour encore, 11 personnes meurent et 223 sont blessées sur les routes de France, dont près de 11 sont marquées à vie par des séquelles lourdement handicapantes.



**Frédéric Péchenard,**  
Préfet, délégué interministériel  
à la Sécurité routière



# Remerciements

Le présent document a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), placé auprès du délégué à la sécurité et à la circulation routières, également délégué interministériel à la sécurité routière.

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière a pour principales missions, d'une part, la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales et, d'autre part, le suivi des études sur l'insécurité routière, ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées.

La délégation tient particulièrement à remercier :

- la Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) ;
  - la Direction générale de la police nationale (DGPN),
- qui recueillent sur le terrain les données sur les accidents présentées dans ce bilan.

Ainsi que :

- l'Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône, et spécialement son responsable scientifique Bernard Laumon, ainsi que Blandine Gadegbeku, Amina Ndiaye et Colette Mintsa-Eya, chercheuses à l'IFSTTAR-UMRESTTE (chapitre « Les données sanitaires des accidents ») ;
- la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice, et spécialement Odile Timbart, responsable du bureau des études et de la diffusion (chapitre « Les condamnations pour infraction à la sécurité routière ») ;

Le présent document a été rédigé sous la direction de :

- Louis Fernique, secrétaire général de l'Observatoire jusqu'au 30 septembre 2012, et Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'Observatoire à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2012 ;
- Christian Machu, adjoint au secrétaire général de l'Observatoire.

La rédaction du document a été coordonnée par Christian Roy, ONISR.

Ont été également impliqués dans sa rédaction :

- Élisabeth Boucher, Serge Boyer, Fabienne Dran, Caroline Pichereau de l'ONISR ;
- Laurent Dodet, Éric Evain et Francine Gigon du Centre d'études techniques de l'équipement Normandie-Centre ;
- Hervé Leclerc du Centre d'études techniques de l'équipement de Lyon ;
- Laurent Cortinas et Rose-Marie Sibel du Centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest ;
- Guillaume Tremblin, Sétra ;
- Ruth Bergel-Hayat, IFSTTAR-GRETTIA.

# Avertissement

La sécurité routière en France – Bilan annuel – est le document « phare » des travaux menés par l'ONISR. Document de référence, il est fortement attendu chez les partenaires de la sécurité routière. Paru pour la première fois dans son format actuel en 2000, il s'est enrichi au cours des années et connaît pour ce bilan 2011 une profonde évolution.

Tout en assurant la continuité des données figurant dans la collection, à l'exception des données exogènes dont l'ONISR n'est pas à l'origine de leur élaboration<sup>1</sup>, un processus d'évolution du bilan étalé sur deux années a été initié. Il vise à :

- mieux décrire les évolutions de long terme (année 2000 prise en référence en conformité avec les orientations européennes) ;
- intégrer des analyses thématiques détaillées au « Bilan » ;
- fournir des données complémentaires sur tous les sujets d'actualité pour lesquels l'ONISR est régulièrement questionné.

Les principales innovations dans le bilan 2011 sont les suivantes :

- un panorama complet et illustré de l'année ;
- une analyse conjoncturelle (chapitre « L'analyse conjoncturelle ») totalement refondue qui s'appuie sur les résultats obtenus à partir d'une nouvelle version du modèle de désaisonnalisation « GIBOULÉE ». Les données brutes de la mortalité sont désormais doublement corrigées des variations saisonnières par prise en compte des effets calendaires du mois et des effets d'une météorologie atypique ;
- des données relatives aux départements totalement renouvelées. Elles font l'objet d'un chapitre indépendant (chapitre « L'accidentalité dans les départements »). Le sous-chapitre « Accidentalité dans les départements de métropole et indicateurs locaux de sécurité routière » détaille notamment une partie des résultats des récents travaux visant à mettre au point des indicateurs locaux de sécurité routière ayant pour objectif d'identifier des enjeux locaux à partir de comparaisons entre des départements se ressemblant. Le sous-chapitre « Accidentalité dans les départements d'outre-mer » rassemble l'ensemble des données des départements d'outre-mer antérieurement disséminées dans les éditions précédentes ;
- des analyses thématiques détaillées qui traitent des catégories d'usagers (chapitre « Les accidents et les usagers selon les modes de déplacement »), des personnes, en distinguant différentes classes d'âge et les hommes des femmes (chapitre « Les accidents et les usagers selon l'âge et le sexe »), et des types de route et des milieux (chapitre « L'accidentalité par type de route et selon le milieu »). Pour l'ensemble de ces thèmes :
  - les données analysées, sauf contexte particulier, débutent en 2000 et les graphiques d'évolutions prennent pour référence cette même année en base 100 ;
  - les analyses croisent de nombreux items (les antagonistes, les classes d'âge, les types de route, la rase campagne et le milieu urbain, les types de collisions, les obstacles fixes percutés, la saisonnalité, le jour et la nuit, la responsabilité présumée, l'alcoolémie, le port de la ceinture ou du casque) ;

<sup>1</sup> Toutefois, ces données demeurent essentielles à la quantification des enjeux de sécurité routière et l'ONISR maintiendra leur accès via le site Internet de la sécurité routière. Sont concernés par cette dernière mesure les chapitres des bilans antérieurs portant sur les principales infractions au Code de la route et le permis à points.

- des éléments sur la saisonnalité de l'accidentalité, qu'ils se rapportent au mois, au jour ou à l'heure, sont introduits notamment à travers une représentation graphique innovante croisant la mortalité selon les jours de l'année et les heures (voir chapitres « Les accidents et les usagers », « L'accidentalité par type de route et selon le milieu » et annexe « La méthodologie des mesures de vitesse et d'interdistance »).

Ce bilan 2011 conserve par ailleurs les spécificités initiées les années antérieures :

- les données chiffrées de l'accidentalité sous forme de tableur sont fournies dans l'annexe « Index des sigles contenus dans le document ». Elles ont été réintégrées depuis la version 2009. Les tableurs correspondants, dits « documents de travail », restent téléchargeables sur le site Internet de la sécurité routière ;
- la distinction de la classe d'âge des 75 ans et plus, par division de la classe des 65 ans et plus (chapitre « Données détaillées de l'accidentalité selon l'âge et le sexe », notamment), car on observe une évolution très différenciée avant et après 75 ans, masquée par l'emploi d'une classe d'âge unique dans les analyses antérieures à 2009 ;
- l'évolution de l'accidentalité en fonction de la cylindrée des motocyclettes (sous-chapitre « Les motocyclettes ») et, de façon plus générale, la distinction la plus systématique possible entre cyclomoteurs (moins de 50 cm<sup>3</sup>) et motocyclettes (plus de 50 cm<sup>3</sup>) dans la plupart des analyses ;
- une analyse de la mortalité selon le type d'accident (accident sans usager tiers, collision avec un tiers ou multicollosion) et le détail pour les collisions avec un usager tiers (chapitre « Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident ») ;
- des données sur les accidents à contresens (chapitre « Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident ») ;
- la distinction entre « véhicules légers » et « deux-roues motorisés » dans le chapitre « Accidents contre obstacle ».

Par ailleurs, dans un souci de cohérence et d'harmonisation, les accidents sur les bretelles d'accès de voies rapides sont affectés à leur voirie d'appartenance et ne sont plus versés dans la catégorie « autres réseaux ». Enfin, le chapitre présentant le Fichier national des accidents donne des éléments de jurisprudence sur la classification des accidents.



# SOMMAIRE

## I AVANT-PROPOS

## III REMERCIEMENTS

## IV AVERTISSEMENT

### **2 / PANORAMA DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

3 Perspectives longues

9 Le bilan 2011 de l'accidentalité

14 L'accidentalité selon les catégories d'usagers et son évolution

18 Localisation de la mortalité routière

21 La temporalité de la mortalité routière

26 Mortalité routière au sein de la population

30 Les typologies d'accidents

32 Les principaux facteurs de risque comportementaux relevés dans les accidents corporels

40 Le coût de l'insécurité routière

41 Délits routiers et infractions

42 Permis à points (source Direction de la modernisation et de l'action territoriale)

42 Condamnations

### **44 / DONNÉES DE SITUATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

45 Les grandes dates de la sécurité routière

53 Les études et la recherche au service de l'action publique

59 L'accidentalité au niveau européen

### **72 / IMPACT DES ACCIDENTS SUR LA SOCIÉTÉ**

73 Les données sanitaires des accidents

86 Le coût de l'insécurité routière

93 Les condamnations pour infraction à la sécurité routière en 2010

### **110 / INTERPRÉTATION DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ**

111 Analyse conjoncturelle

122 Données d'exposition aux risques d'accidents

### **134 / LES COMPORTEMENTS EN CIRCULATION**

135 Les vitesses pratiquées

147 Le téléphone au volant

151 La ceinture de sécurité

157 Les interdistances

## **160 / DONNÉES DÉTAILLÉES DE L'ACCIDENTALITÉ**

161 Les accidents et les usagers

335 Selon âge et sexe

423 L'accidentalité par type de route et selon le milieu

528 Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident

536 Répartition des nombres de véhicules impliqués et personnes tuées dans les accidents contre obstacles

542 La responsabilité présumée des usagers impliqués dans un accident corporel

547 L'alcool et les autres psychotropes

564 Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite

## **572 / LES ACCIDENTS ET LES TERRITOIRES**

573 L'accidentalité des départements

591 L'accidentalité des départements d'outre-mer

## **600 / ANNEXES**

601 Le Fichier national des accidents corporels de la circulation routière

610 La méthodologie de l'analyse conjoncturelle

612 Présentation et méthodologie des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR)

623 La méthodologie des mesures de vitesse et d'interdistances

626 La méthodologie et la lecture du graphe « les mois et les heures »

628 Index des sigles contenus dans le document

632 Autres données sur les accidents corporels de la circulation

688 Études et recherches : quelques rapports, guides et actes en 2011

**PARTIE 1 #**

# **PANORAMA DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

# Perspectives longues

Ce panorama commente les résultats de la France métropolitaine. Il comprend toutefois un chapitre réduit sur les données d'accidentalité des départements d'outre-mer.

## L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DEPUIS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

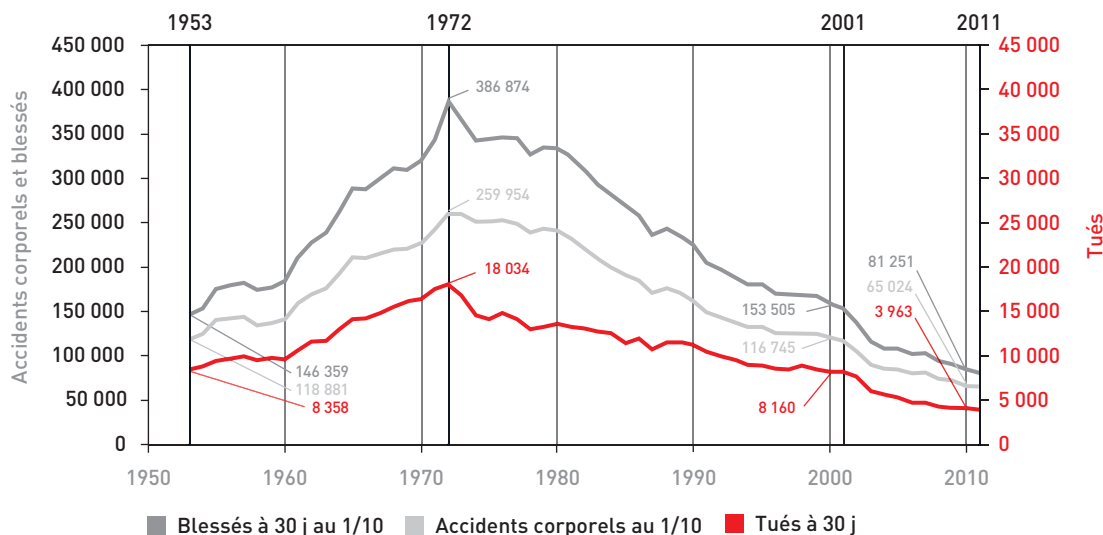
Historiquement, l'accidentalité routière s'est fortement accrue dès la fin des années 1940 (pour plus de vingt ans), en rapport direct avec l'expansion du parc automobile et l'inadaptation des réseaux routiers. L'engagement massif des programmes autoroutiers dans les années 1960, coïncidant avec la montée de la motorisation des ménages au plus fort des Trente Glorieuses, n'a pas cassé cette tendance haussière.

Les premières mesures générales de limitation des vitesses remontent à l'été 1973. Elles ont été très vite renforcées et resserrées à la faveur du choc pétrolier d'octobre 1973. Dès lors la dynamique qui couplait mobilité automobile et accidentalité était stoppée : la mortalité routière aura donc culminé en 1972 avec cette année-là sur les routes à plus de 18 000 morts (une estimation à 30 jours, à partir du nombre recensé de 16 545 morts comptabilisés à 6 jours de l'accident, norme statistique de l'époque).

Depuis lors, la mortalité routière a été progressivement divisée par plus de 4, malgré un chemin un peu haché : des épisodes de progrès, de régression et de pause. Ils témoignent des effets de la politique de sécurité routière mais aussi de ceux de facteurs externes impactant notamment les volumes de trafic.

En 2010, la mortalité routière est descendue sous le seuil symbolique des 4 000, seuil confirmé en 2011 avec 3 963 personnes tuées.

### ↓ ANNÉES 1950 À 2011 – ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



## LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS

Ce panorama traite essentiellement de la mortalité routière, et peu des blessés, pour lesquels le recueil de cette dernière donnée au sein du fichier des accidents souffre d'un manque d'exhaustivité.

Si les grands objectifs chiffrés de la sécurité routière ont été jusqu'ici exclusivement exprimés en termes de personnes tuées, l'enjeu humain de la sécurité routière ne concerne pas que la seule mortalité. Parmi les blessés hospitalisés et survivants (on estime à 3 % le nombre de personnes décédées après 30 jours –

4

source registre du Rhône), on rencontre des situations de séquelles durables extrêmement lourdes, profondément pénalisantes sur la durée pour les victimes et leur entourage.

Le registre du Rhône (qui assure, sur ce département seul, un suivi longitudinal exhaustif du devenir des victimes de la route, sous l'angle santé surtout), apporte sur ce plan un éclairage précieux et des mesures chiffrées éventuellement extrapolables au plan national.

↓ PROPORTION DE SÉQUELLES LOURDES POUR UN TUÉ

|   | Piétons | Vélo | Deux roues motorisés | VT   |
|---|---------|------|----------------------|------|
| Ratio (ISS3 * / Tués)                     | 1,25    | 3    | 1,23                 | 0,71 |
| Indice (base 1 pour les VT)               | 1,8     | 4,2  | 1,7                  | 1    |
| * ISS3 = victimes avec séquelles lourdes. |         |      |                      |      |

Source : registre du Rhône – années 2006 à 2008.

Le tableau comparatif ci-dessus montre comment le rapport « séquelles lourdes sur tué » diffère radicalement selon la catégorie d'usager.

Globalement, la route ou la rue enregistre un blessé avec de lourdes séquelles pour chaque mort.

## LE DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DU TRAFIC ROUTIER

Le graphe ci-après superpose la courbe de la mortalité routière sur une longue période et la courbe de progression des volumes annuels du trafic routier (en kilomètres circulés).

Jusqu'en 1972 la mortalité routière augmente avec le trafic (2,4 fois moins vite). Après l'inversion de tendance de 1973 et jusqu'en 2001, elle est divisée par 2,2 alors que le trafic est multiplié par 2,3.

Depuis 2002, la mortalité routière a été divisée par 2,1 alors que le volume de trafic a été multiplié par 1,04.

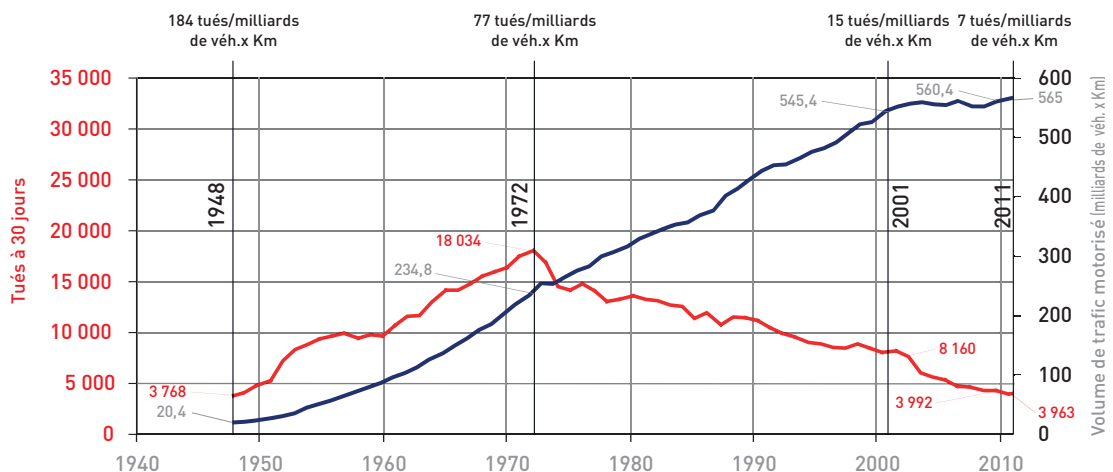
Ce tassement des trafics ressort de plusieurs facteurs combinés : ralentissement de l'expansion des réseaux, saturation de la motorisation des ménages, congestion chronique de certains segments du réseau, augmentation (limitée) des offres modales alternatives pour le passager comme pour le fret.

De plus, il a été observé que l'étalement dans l'année et dans la semaine des déplacements non contraints et autres trajets de loisirs a modifié profondément depuis les années 2002-2003 la saisonnalité de la mortalité routière. Certains week-ends ou ponts dits « de grande circulation » dans les années 1990, marqués alors par des pics d'accidentalité, sont devenus des séquences neutres, voire des séquences de moindre mortalité routière.

À travers l'évolution de l'indicateur du nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus, les progrès accomplis entre 1948 et 2011 sont nets : 184 tués par milliard de kilomètres circulés en 1948 ; 77 en 1972 ; 15 en 2001 ; plus que 7 en 2011.

↓ ANNÉES 1948 À 2011 – ÉVOLUTIONS COMPARÉES DU TRAFIC ET DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE

Source : ONISR, fichier des accidents et SOeS, rapport de la commission des comptes des transports de la nation. Pour s'affranchir des changements de définition (passage du tué à 3 j au tué à 6 j en 1967, puis au tué à 30 j en 2004), les effectifs de tués et blessés ont tous été convertis en équivalents à 30 j. Pour les années antérieures à 2006, les données de volumes de trafics sont tirées des travaux de J. Orselli.



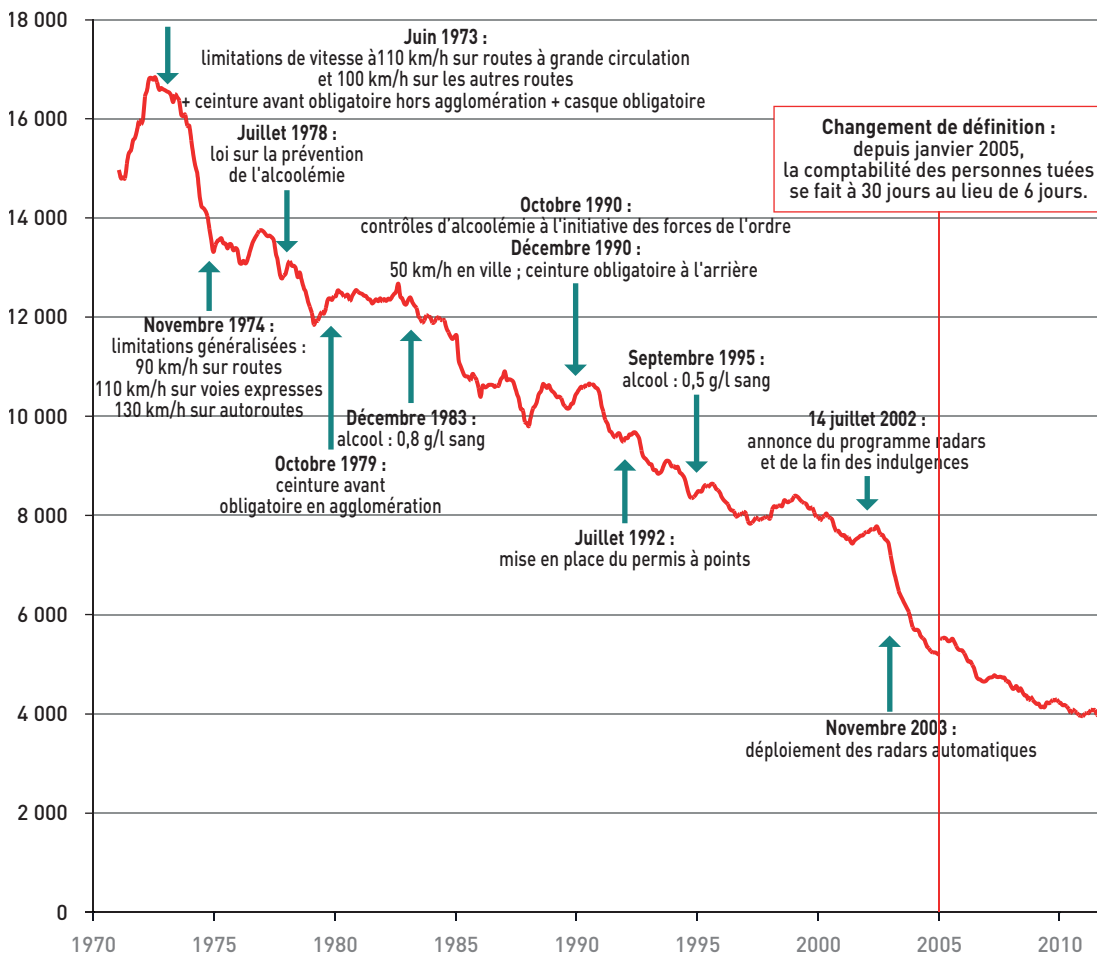
## LES GRANDES MESURES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les progrès observés en sécurité routière ont été obtenus en agissant sur les trois facteurs fondamentaux d'un accident qui se combinent et éventuellement interagissent : l'infrastructure (conception et entretien), les véhicules (sécurité passive et active), les comportements des usagers (formation, communication, respect des règles, etc.) ; auxquels il convient d'ajouter un quatrième facteur : les progrès des services de secours et de soins.

L'accidentologie mondiale, si elle a su modéliser la relation vitesse moyenne *versus* accidentalité (et mortalité) à l'échelle de grands réseaux nationaux, n'a pas produit de modèle global permettant de répartir l'imputation des progrès de sécurité routière observés dans la période moderne entre ces facteurs.

Le graphique rappelle, au regard de la courbe de la mortalité routière, la chronologie des mesures clés de sécurité routière qui sont venues encadrer l'usage de la route depuis les années 1970, dans les domaines suivants : vitesses, alcool au volant, casque et ceinture de sécurité, contrôle automatisé. Ainsi qu'une mesure plus structurelle, l'instauration du permis à points à la mi-1992.

↓ ANNÉES 1970 À 2011 – ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE (EN GLISSEMENT ANNUEL<sup>1</sup>)



Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>1</sup> La mortalité est donnée chaque mois sur « 12 mois glissants » (cumul de la mortalité effective de ce mois et des 11 précédents), ce qui permet de désaisonnaliser de façon sommaire des séries fortement saisonnières. Mais le chiffre donné au mois *m* correspond ainsi à une période de 12 mois centrée à la fin du mois [*m*-5] ; il y a un double effet de lissage et de décalage, à considérer dans l'interprétation.

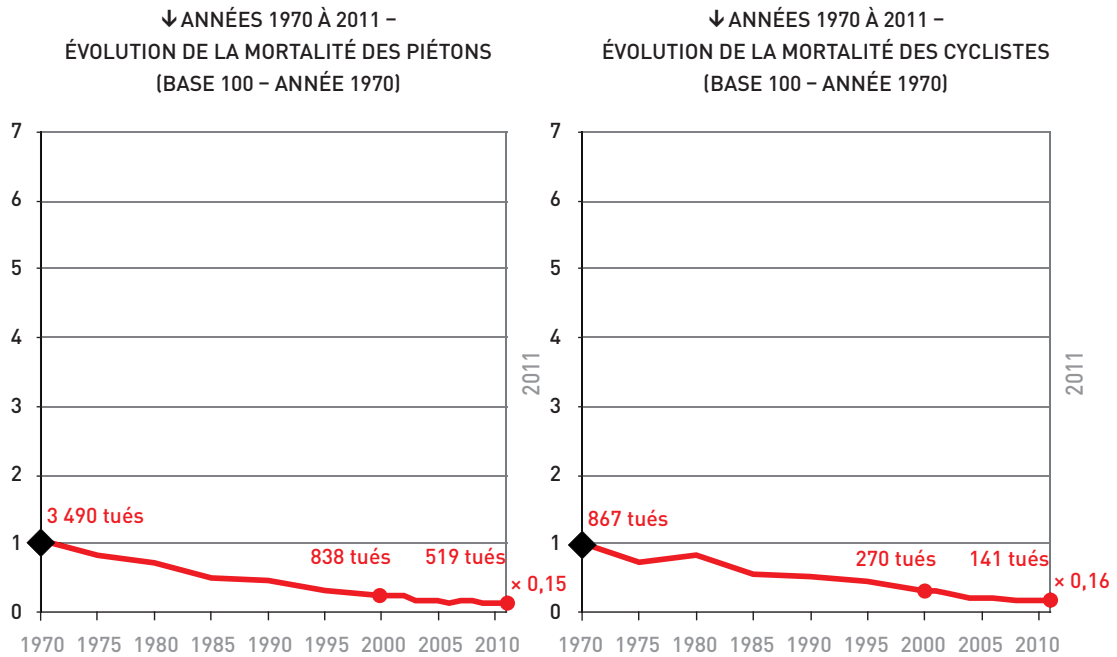
## L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ

### Les piétons et les cyclistes

Depuis 1970, la mortalité des piétons a été divisée par 7. Les évolutions sur cette période sont régulières. Entre 2000 et 2011, la baisse observée est de - 38 %.

Concernant les cyclistes, leur mortalité a été divisée par 6 avec une baisse plus marquée à partir de 1980. Entre 2000 et 2011, la baisse est de - 48 %.

Après les cyclomoteurs, ces deux catégories d'usagers enregistrent les plus fortes baisses depuis 1970.



### Les véhicules motorisés

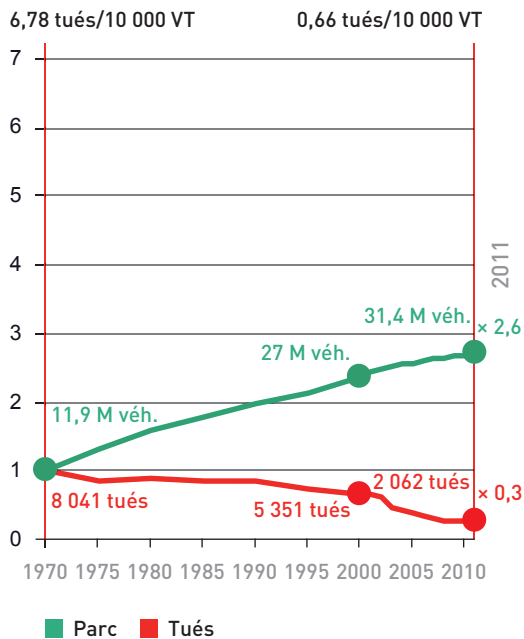
Sur ces 40 dernières années, le parc des voitures de tourisme a augmenté d'un facteur 2,6, alors que la mortalité routière correspondante a été divisée par plus de 3. Le facteur de réduction de la mortalité rapportée à 10 000 voitures de tourisme du parc est de 10,3.

Le segment des cyclomoteurs (deux-roues motorisés de moins de 50 cm<sup>3</sup> de cylindrée) est largement déclinant avec une division du parc par 5 (de l'indice 1 à l'indice 0,2) en 41 ans. Dans le même temps, la mortalité a été divisée par 10 (de l'indice 1 à l'indice 0,1). Encore populaire dans les années 1970, ce mode de déplacement n'est pratiquement plus utilisé. Le facteur de réduction de la mortalité rapportée à 10 000 cyclomoteurs du parc est de 2,4.

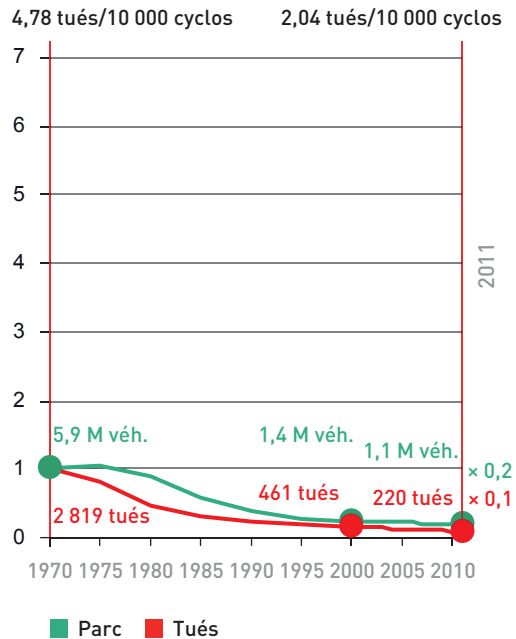
Le parc motocycliste (deux roues motorisés à partir de 50 cm<sup>3</sup> de cylindrée) a été multiplié par 6,7, avec une nette accélération au milieu des années 1990. Cependant dans le même temps, la mortalité motocycliste, en forte hausse jusqu'en 1980, est depuis lors sur une tendance longue de lente régression. Au total, elle a néanmoins été multipliée par 2,3. En 2000, les motards ne représentaient encore que 11 % de la mortalité routière ; en 2011, ils dépassent 19 %. Le facteur de réduction de la mortalité rapportée à 10 000 motocyclettes du parc est de 2,9.

Pour les poids lourds, leur parc a très peu augmenté (facteur multiplicatif de 1,1 soit + 10 %). La mortalité dans les poids lourds a été divisée par plus de 3. Le facteur de réduction de la mortalité rapportée à 10 000 poids lourds est de 4,1.

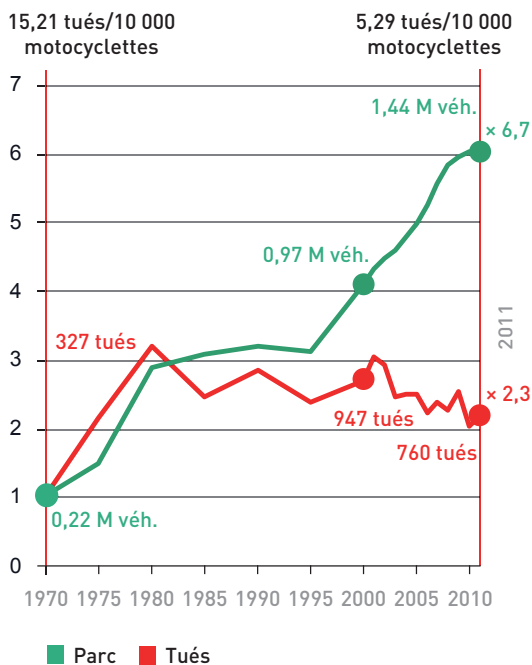
↓ ANNÉES 1970 À 2011 – ÉVOLUTION COMPARÉE DU PARC ET DE LA MORTALITÉ DANS LES VOITURES DE TOURISME (BASE 100 – ANNÉE 1970)



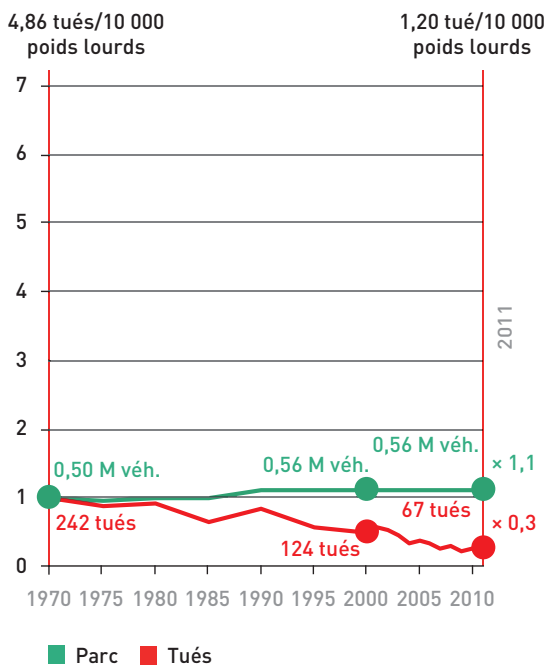
↓ ANNÉES 1970 À 2011 – ÉVOLUTION COMPARÉE DU PARC<sup>2</sup> ET DE LA MORTALITÉ DES CYCLOMOTORISTES (BASE 100 – ANNÉE 1970)



↓ ANNÉES 1970 À 2011 – ÉVOLUTION COMPARÉE DU PARC<sup>2</sup> ET DE LA MORTALITÉ DES MOTOCYCLISTES (BASE 100 – ANNÉE 1970)



↓ ANNÉES 1970 À 2011 – ÉVOLUTION COMPARÉE DU PARC ET DE LA MORTALITÉ DANS LES POIDS LOURDS (BASE 100 – ANNÉE 1970)



<sup>2</sup> On a recours ici, pour quantifier sommairement l'exposition des usagers au risque, à des estimations de parcs circulants. Les estimations des parcs circulants de 2RM (cyclos et motos) utilisées ici sont établies par l'ONISR sur la base des ventes et/ou immatriculations neuves, en appliquant des « lois de casse » aux parcs accumulés. Cependant il est vraisemblable que le parc circulant est sous-évalué, aussi l'ONISR et le CGDD/SOeS se sont associés pour commanditer une enquête 2RM lourde (30 000 questionnaires envoyés selon un plan de sondage spécifique sur la base des cartes grises). Les premières exploitations seront disponibles d'ici à la fin de l'année 2012.



## LA FRANCE DANS L'EUROPE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

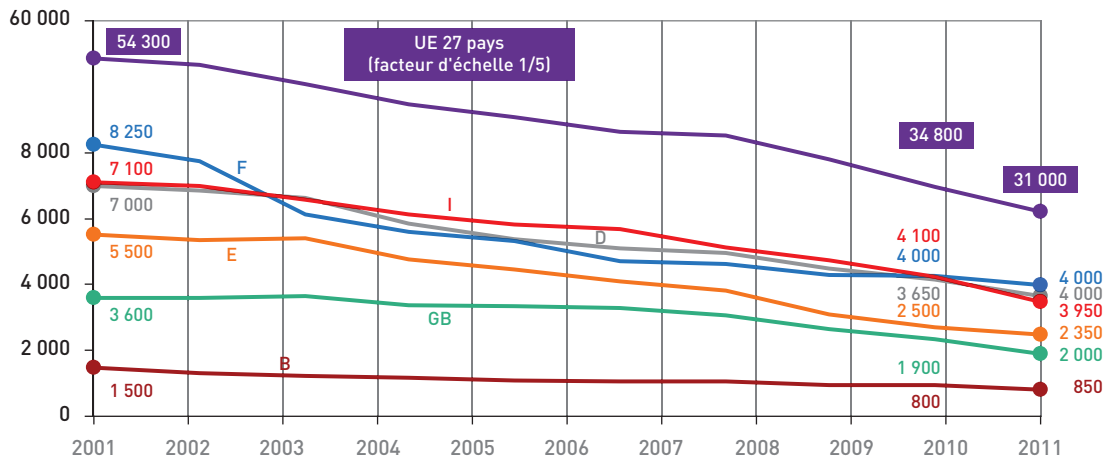
Au titre de l'année 2010, le nombre de personnes tuées par million d'habitants (indicateur de santé publique) pour l'ensemble de l'Union européenne est de 62 (données 2010 Eurostat). La France occupe le 11<sup>e</sup> rang avec un nombre de personnes par million d'habitants de 64.

Le graphique de la page suivante donne, pour l'ensemble européen ainsi que pour la France et ses 6 principaux voisins dans l'Union, l'évolution de la mortalité routière de 2001 à 2011.

L'on peut noter les progrès exceptionnels enregistrés par la France en 2002 et 2003, avec des taux de gain absolument inédits. Depuis lors, le rythme de réduction de l'accidentalité français est assez semblable à celui de ses voisins, l'Italie (I) ou l'Allemagne (D).

Le second graphique impute à la France seule le quart des gains de sécurité routière (126 000 vies préservées cumulées de 2002 à 2011 dans l'Union européenne), en référence à l'année 2001. Ce sur-gain français découle pour l'essentiel du début de période (2002 et 2003).

### ↓ ANNÉES 2001 À 2011 - ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE EN EUROPE

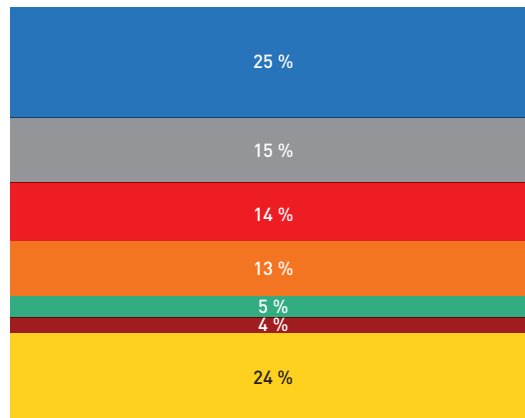


Effectifs arrondis à la cinquantaine.

NB : 2011 = estimations provisoires (sauf France).

■ France ■ Allemagne ■ Italie ■ Espagne ■ Grande-Bretagne ■ Belgique  
 ■ Union européenne (27 pays membres)

### ↓ EN CUMULÉ DE 2002 À 2011, RÉFÉRENCE 2001 - CONTRIBUTION AUX 126 000 VIES SAUVÉES DANS L'UE



■ France ■ Allemagne ■ Italie ■ Espagne  
 ■ Grande-Bretagne ■ Belgique ■ 21 autres pays membres

# Le bilan 2011 de l'accidentalité

## EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Le bilan 2011 de la France métropolitaine s'établit ainsi :

- 65 024 accidents corporels dont 3 647 accidents mortels ;
- 3 963 personnes tuées à trente jours, soit 29 personnes tuées en moins par rapport à 2010 ;
- 81 251 personnes blessées dont 29 679 hospitalisés.

Ce bilan 2011 est marqué par une baisse de tous les indicateurs par rapport à 2010 : – 3,4 % pour le nombre d'accidents corporels, – 3,8 % pour le nombre de blessés dont – 2,3 % pour le nombre de blessés hospitalisés et – 0,7 % pour le nombre de personnes tuées.

L'année 2011 a connu une hausse de la mortalité routière au premier quadrimestre 2011 puis une baisse significative est observée à partir de juillet 2011. Au final, cette dernière baisse a permis de maintenir la mortalité routière sous le seuil des 4 000 personnes tuées.

Après la forte baisse de l'accidentalité enregistrée depuis 2002, le Conseil interministériel de sécurité routière (CISR) du 21 décembre 2007 avait souhaité relancer une dynamique de réduction de l'accidentalité. Il avait identifié un objectif principal de moins de 3 000 personnes tuées sur la route à l'horizon 2012 (applicables à la France métropolitaine et renvoyant aux résultats 2006).

### ↓ ANNÉES 1990 À 2004 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

| Années | Accidents corporels |                | Dont accidents mortels | Personnes tuées à 6 jours |                | Blessés graves | Blessés légers | Total blessés |                |
|--------|---------------------|----------------|------------------------|---------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|
|        | Nombre              | Évolution en % |                        | Nombre                    | Évolution en % |                |                | Nombre        | Évolution en % |
| 1990   | 162 573             | – 4,7          | 9 128                  | 10 289                    | – 2,3          | 52 578         | 173 282        | 225 860       | – 4,3          |
| 1991   | 148 890             | – 8,4          | 8 509                  | 9 617                     | – 6,5          | 47 119         | 158 849        | 205 968       | – 8,8          |
| 1992   | 143 362             | – 3,7          | 8 114                  | 9 083                     | – 5,6          | 44 965         | 153 139        | 198 104       | – 3,8          |
| 1993   | 137 500             | – 4,1          | 8 005                  | 9 052                     | – 0,3          | 43 535         | 145 485        | 189 020       | – 4,6          |
| 1994   | 132 726             | – 3,5          | 7 609                  | 8 533                     | – 5,7          | 40 521         | 140 311        | 180 832       | – 4,3          |
| 1995   | 132 949             | 0,2            | 7 453                  | 8 412                     | – 1,4          | 39 257         | 142 146        | 181 403       | 0,3            |
| 1996   | 125 406             | – 5,7          | 7 178                  | 8 080                     | – 3,9          | 36 204         | 133 913        | 170 117       | – 6,2          |
| 1997   | 125 202             | – 0,2          | 7 130                  | 7 989                     | – 1,1          | 35 716         | 133 862        | 169 578       | – 0,3          |
| 1998   | 124 387             | – 0,7          | 7 514                  | 8 437                     | 5,6            | 33 977         | 134 558        | 168 535       | – 0,6          |
| 1999   | 124 524             | 0,1            | 7 185                  | 8 029                     | – 4,8          | 31 851         | 135 721        | 167 572       | – 0,6          |
| 2000   | 121 223             | – 2,7          | 6 811                  | 7 643                     | – 4,8          | 27 407         | 134 710        | 162 117       | – 3,3          |
| 2001   | 116 745             | – 3,7          | 6 920                  | 7 720                     | 1              | 26 192         | 127 753        | 153 945       | – 5            |
| 2002   | 105 470             | – 9,7          | 6 549                  | 7 242                     | – 6,2          | 24 091         | 113 748        | 137 839       | – 10,5         |
| 2003   | 90 220              | – 14,5         | 5 168                  | 5 731                     | – 20,9         | 19 207         | 96 722         | 115 929       | – 15,9         |
| 2004   | 85 390              | – 5,4          | 4,766                  | 5,232                     | – 8,7          | 17 435         | 91 292         | 108 727       | – 6,2          |

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2004 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

| Années          | Accidents corporels |                | Dont accidents mortels | Personnes tuées à 30 jours |                | Blessés hospitalisés | Blessés légers | Total blessés |                |
|-----------------|---------------------|----------------|------------------------|----------------------------|----------------|----------------------|----------------|---------------|----------------|
|                 | Nombre              | Évolution en % |                        | Nombre                     | Évolution en % |                      |                | Nombre        | Évolution en % |
| 2004 recalculé* | 85 390              | - 5,4          | -                      | 5 593                      | -              | -                    | -              | 108 366       | -              |
| 2005            | 84 525              | - 1            | 4 857                  | 5 318                      | - 4,9          | 39 811               | 68 265         | 108 076       | - 0,3          |
| 2006            | 80 309              | - 5            | 4 326                  | 4 709                      | - 11,5         | 40 662               | 61 463         | 102 125       | - 5,5          |
| 2007            | 1 272               | 1,2            | 4 265                  | 4 620                      | - 1,9          | 38 615               | 64 586         | 103 201       | 1,1            |
| 2008            | 74 487              | - 8,3          | 3 933                  | 4 275                      | - 7,5          | 34 965               | 58 833         | 93 798        | - 9,1          |
| 2009            | 72 315              | - 2,9          | 3 956                  | 4 273                      | - 0,05         | 33 323               | 57 611         | 90 934        | - 3,1          |
| 2010            | 67 288              | - 7            | 3 706                  | 3 992                      | - 6,6          | 30 393               | 54 068         | 84 461        | - 7,1          |
| 2011            | 65 024              | - 3,4          | 3 647                  | 3 963                      | - 0,7          | 29 679               | 51 572         | 81 251        | - 3,8          |

\* Les effectifs de la mortalité à 6 jours sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Source : ONISR, fichier des accidents.

DANS LES RÉGIONS

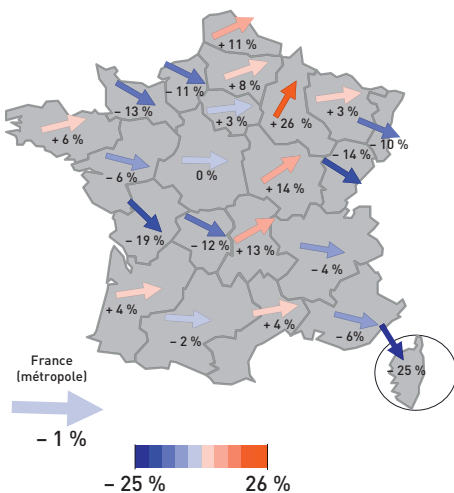
Si la baisse de mortalité de 2010 à 2011 en France métropolitaine s'établit à - 0,7 %, cette évolution est fortement différenciée selon les régions :

- certaines régions connaissent de très fortes baisses de leur mortalité, telle la Corse en baisse de - 25 %, Poitou-Charentes - 19 %, et la France-Comté à - 14 % qui viennent compenser les fortes hausses de 2010, respectivement + 22 %, + 28 % et + 15 %.
- d'autres enregistrent une augmentation en 2011 de l'accidentalité, telle Champagne-Ardenne avec + 26 % (- 28 % en 2010 par rapport à 2009), la Bourgogne à + 14 % (- 17 % en 2010 par rapport à 2009) et l'Auvergne à + 13 % (- 8 % en 2010 par rapport à 2009).

Ces exemples montrent que compte tenu des faibles niveaux de mortalité, les comparaisons statistiques d'une année sur l'autre sont sujettes à aléas. Il est donc préférable de considérer des évolutions à plus long terme.

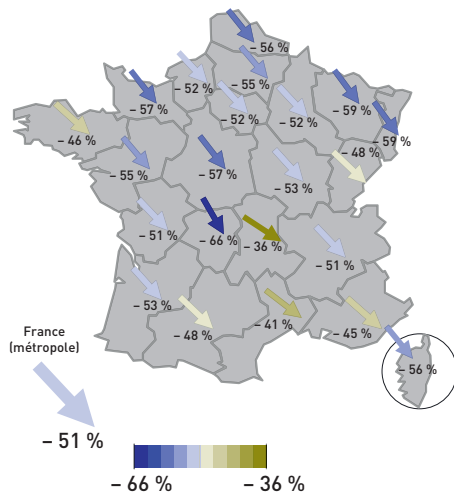
Sur une longue période, de 2000 à 2011, la baisse française d'ensemble (métropole) s'établit à plus de la moitié de la mortalité, soit - 51 %. Les régions qui ont le plus progressé sont le Limousin (- 66 %), l'Alsace (- 59 %) et la Lorraine (- 59 %).

↓ ANNÉES 2010 À 2011 – ÉVOLUTION COURT TERME EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION LONG TERME EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



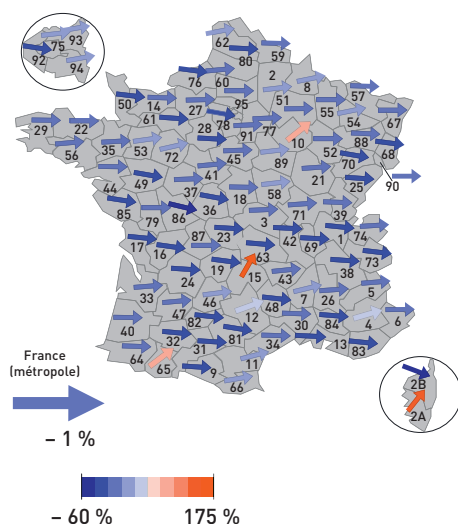
## DANS LES DÉPARTEMENTS DE MÉTROPOLE

En 2011, le département où il y a eu le plus de personnes tuées est celui des Bouches-du-Rhône avec 137 personnes tuées et celui où il y en a eu le moins le Territoire de Belfort, avec 7 personnes tuées, soit un rapport de près de 20. On remarque également que le premier est un département d'une grande superficie avec une métropole majeure alors que le second est à l'opposé avec une superficie très réduite et une ville préfecture de taille moyenne.

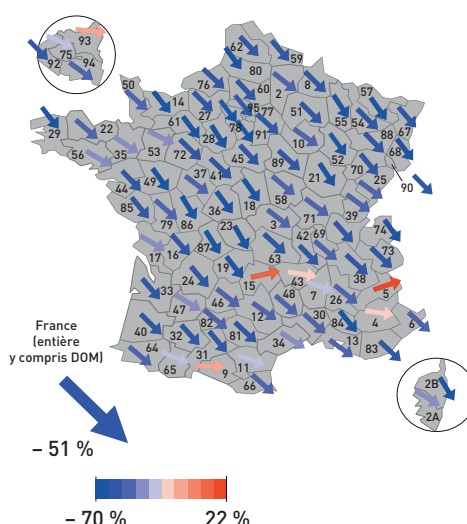
La répartition de la mortalité, pour les 96 départements de France métropolitaine est la suivante :

- départements ayant jusqu'à 25 personnes tuées = 24 ;
- départements ayant entre 26 et 50 personnes tuées = 48 ;
- départements ayant entre 51 et 75 personnes tuées = 17 ;
- départements ayant entre 76 et 100 personnes tuées = 6 ;
- départements ayant entre 101 et 125 personnes tuées = 0 ;
- département ayant plus de 125 personnes tuées = 1.

↓ ANNÉES 2010 À 2011 – ÉVOLUTION COURT TERME  
EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION LONG TERME  
EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

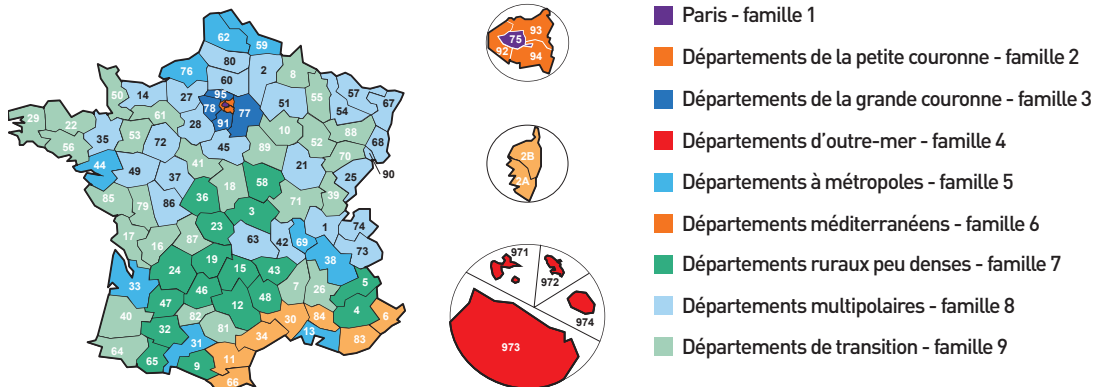


Source : ONISR, fichier des accidents.

Cette répartition permet de constater le faible nombre de personnes tuées par an dans un département (en moyenne 41 personnes tuées) ce qui rend délicate toute interprétation des variations sur deux années consécutives (et encore davantage au niveau mensuel).

Suite à des travaux statistiques conduits en 2011-2012, l'ONISR a classé les départements français en 9 familles homogènes, selon leur profil de mobilité routière et de sécurité routière, ce qui permet de comparer leurs bilans de sécurité routière entre eux au sein de ces familles pertinentes, moyennant des indicateurs de résultats plus appropriés sur une durée de 5 années minimum. Les résultats figurent au chapitre sur l'accidentalité dans les départements.

↓ LES 9 FAMILLES DE DÉPARTEMENTS SELON LEUR PROFIL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



## DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

### Évolutions à court terme des quatre départements d'outre-mer comparées à la France métropolitaine

Pour ce qui concerne les quatre départements d'outre-mer, le bilan 2011 est le suivant :

- 1 950 accidents corporels dont 141 accidents mortels ;
- 148 personnes tuées à trente jours ;
- 2 621 personnes blessées dont 956 blessés hospitalisés.

Le bilan sur ces quatre départements est favorable pour les indicateurs suivants : nombre d'accidents corporels (- 6,7 %), nombre d'accidents mortels (- 14 %), nombre de personnes tuées (- 17,8 %) soit 32 personnes tuées de moins qu'en 2010, nombre de personnes blessées (- 3,4 %). Il est défavorable pour les blessés hospitalisés (+ 1,3 %).

Le bilan 2011 pour la France entière s'établit ainsi :

- 66 974 accidents corporels dont 3 788 accidents mortels ;
- 4 111 personnes tuées à trente jours ;
- 83 872 personnes blessées dont 30 635 blessés hospitalisés.

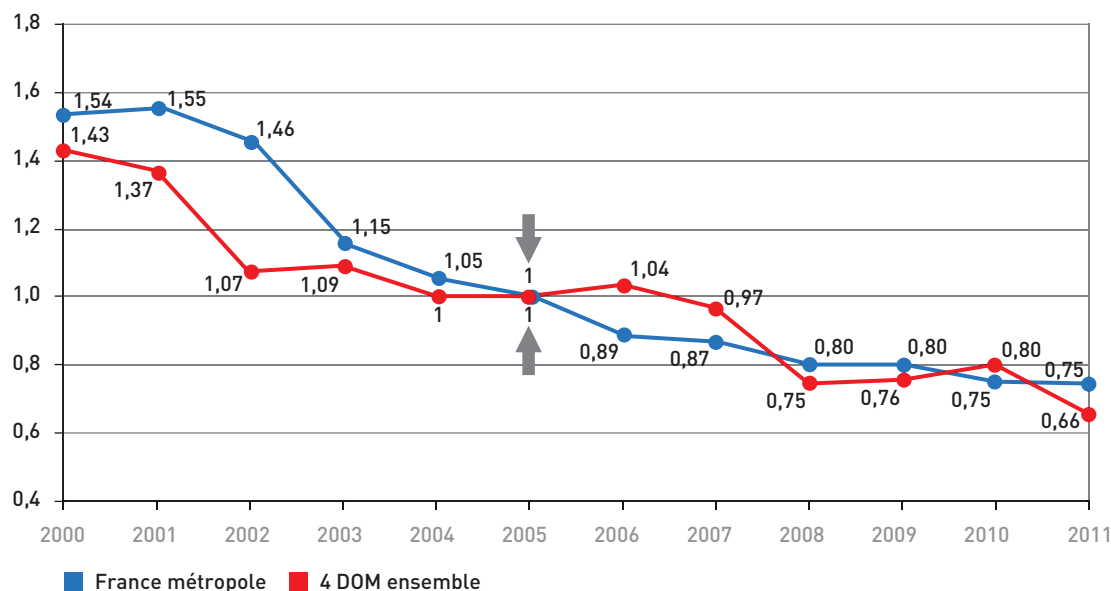
Dans les départements d'outre-mer, les progrès à long terme (2000-2011) sont plus élevés qu'en métropole pour la Guadeloupe, la Martinique et La Réunion (respectivement : - 54 % ; - 56 % ; - 57 %), mais considérablement moins bons pour la Guyane (- 9 % seulement, de 32 personnes tuées en 2000 à 29 en 2011).

↓ ANNÉES 2010 ET 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

| Année          | Entité administrative | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés  | Dont blessés hospitalisés |
|----------------|-----------------------|---------------------|-----------------|----------|---------------------------|
| 2010           | Guadeloupe            | 506                 | 65              | 679      | 296                       |
|                | Martinique            | 456                 | 37              | 593      | 237                       |
|                | Guyane                | 322                 | 36              | 448      | 154                       |
|                | La Réunion            | 807                 | 42              | 992      | 257                       |
|                | Ensemble 4 DOM        | 2 091               | 180             | 2 712    | 944                       |
|                | France métropole      | 67 288              | 3 992           | 84 461   | 30 393                    |
|                | France entière        | 69 379              | 4 172           | 87 173   | 31 337                    |
| 2011           | Guadeloupe            | 389                 | 53              | 575      | 263                       |
|                | Martinique            | 481                 | 24              | 655      | 217                       |
|                | Guyane                | 298                 | 29              | 406      | 201                       |
|                | La Réunion            | 782                 | 42              | 985      | 275                       |
|                | Ensemble 4 DOM        | 1 950               | 148             | 2 621    | 956                       |
|                | France métropole      | 65 024              | 3 963           | 81 251   | 29 679                    |
|                | France entière        | 66 974              | 4 111           | 83 872   | 30 635                    |
| Var. 2011/2010 | Guadeloupe            | - 23,1 %            | - 18,5 %        | - 15,3 % | - 11,1 %                  |
|                | Martinique            | 5,5 %               | - 35,1 %        | 10,5 %   | - 8,4 %                   |
|                | Guyane                | - 7,5 %             | - 19,4 %        | - 9,4 %  | 30,5 %                    |
|                | La Réunion            | - 3,1 %             | 0 %             | - 0,7 %  | 7 %                       |
|                | Ensemble 4 DOM        | - 6,7 %             | - 17,8 %        | - 3,4 %  | 1,3 %                     |
|                | France métropole      | - 3,4 %             | - 0,7 %         | - 3,8 %  | - 2,3 %                   |
|                | France entière        | - 3,5 %             | - 1,5 %         | - 3,8 %  | - 2,2 %                   |

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION INDICIELLE DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE – FRANCE MÉTROPOLITAINE VERSUS DOM (BASE 1 – ANNÉE 2005)



Source : ONISR, fichier des accidents pour les données de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer à partir de 2005. Fichier des accidents produits au sein des départements d'outre-mer pour les données antérieures à 2005.

# L'accidentalité selon les catégories d'usagers et son évolution

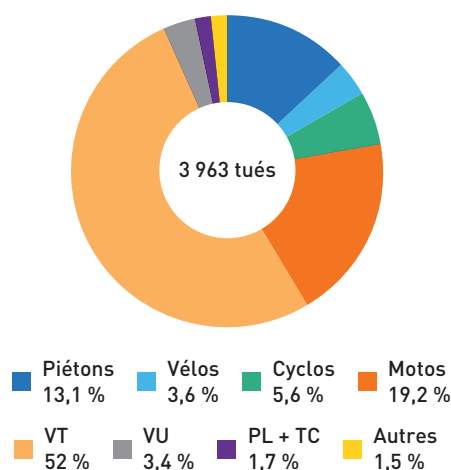
## SELON LES MODES DE DÉPLACEMENT

La mortalité des automobilistes est majoritaire (52 %), suivent celle des motocyclistes (19 %) et celles des piétons (13 %).

### ↓ ANNÉES 2010 ET 2011 – BILAN DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE PAR CATÉGORIES D'USAGERS

| Année          | Piét.  | Vélo   | Cyclo   | Moto   | VT     | VU     | PL    | TC    | Autres  | Total  |
|----------------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|---------|--------|
| 2010           | 485    | 147    | 248     | 704    | 2 117  | 146    | 65    | 4     | 76      | 3 992  |
|                | 12,1 % | 3,7 %  | 6,2 %   | 17,6 % | 53 %   | 3,7 %  | 1,6 % | 0,1 % | 1,9 %   | 100 %  |
| 2011           | 519    | 141    | 220     | 760    | 2 062  | 134    | 67    | 0     | 60      | 3 963  |
|                | 13,1 % | 3,6 %  | 5,6 %   | 19,2 % | 52 %   | 3,4 %  | 1,7 % | 0 %   | 1,5 %   | 100 %  |
| Var. 2011/2010 | 7 %    | -4,1 % | -11,3 % | 8 %    | -2,6 % | -8,2 % | 3,1 % | NS    | -21,1 % | -0,7 % |

### ↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

La baisse minime de la mortalité routière en 2011 recouvre des évolutions contrastées selon les catégories :

- les personnes tuées à motocyclette sont en hausse de +8 % (soit 760 tués en 2011), après la forte baisse enregistrée en 2010 passant de 888 personnes tuées en 2009 à 704 en 2010 ;
- la mortalité des piétons connaît une hausse de +7 % (519 tués en 2011). La dernière évolution à la hausse remonte à 2007 ;
- les personnes tuées dans les poids lourds progressent de +3,1 % (+2 personnes tuées). Cette évolution masque la mortalité tous usagers dans des accidents avec poids lourds (+21 tués et 15 % de la mortalité d'ensemble). L'implication d'un PL dans un accident a toujours un effet catastrophique du fait de sa masse et de son gabarit : en 2011, 8 tués hors PL pour 1 tué dans le PL ;
- la baisse de la mortalité des automobilistes (52 % de la mortalité d'ensemble) est de -3 % (soit 2062 tués) en 2011, contre -2 % en 2010 et 2009. Le nombre de personnes tuées dans les voitures de tourisme baisse de 52, correspondant pour l'essentiel au gain de l'année 2011 ;

- le nombre de personnes tuées à vélo est en baisse - 4,1 % revenant au niveau de 2007 après le pic de 2009 ;
- la mortalité dans les véhicules utilitaires connaît une baisse réelle de - 8,2 % après 4 années consécutives de hausse ;
- pour les cyclomotoristes, leur mortalité est en baisse de - 11 %. Leur niveau de mortalité est historiquement au plus bas ;
- les transports en commun (TC) restent les plus sûrs. Aucune personne n'a été tuée dans un véhicule de transport en commun. En revanche, le bilan de la mortalité dans les accidents avec au moins un TC s'établit à 49 personnes tuées.

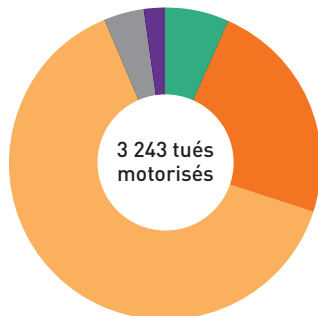
## L'EXPOSITION AU RISQUE DES VÉHICULES MOTORISÉS EN FONCTION DE LA DISTANCE PARCOURUE

En 2011, la circulation totale sur le réseau routier a augmenté de +0,8 % par rapport à 2010. L'augmentation est globalement homogène pour l'ensemble des réseaux à l'exclusion des routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières qui enregistrent une hausse de +2,4 % et des routes départementales et voies communales dont la hausse n'est que de +0,4 %.

Selon les catégories de véhicules, les variations sont plus marquées. La circulation des véhicules utilitaires légers est en forte hausse (+3 %). Après la baisse de 2010, la circulation des poids lourds enregistre une hausse de +2,8 %. En revanche, la circulation des voitures particulières connaît une hausse limitée (+0,2 %).

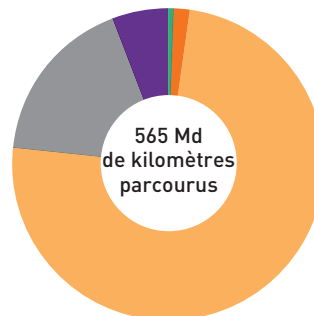
Quant au parcours des deux-roues motorisés, il est stable.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES  
PAR CATÉGORIES D'USAGERS MOTORISÉS



■ Cylos 6,8 % ■ Motos 23,4 % ■ VT 63,6 %  
■ VU 4,1 % ■ PL + TC 2,1 %

↓ ANNÉE 2011 - KILOMÈTRES PARCOURUS  
SELON LES CATÉGORIES D'USAGERS MOTORISÉS



■ Cylos 0,6 % ■ Motos 1,9 % ■ VT 74,4 %  
■ VU 17,4 % ■ PL + TC 5,8 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

La mortalité des deux-roues motorisés est une part considérable de la mortalité d'ensemble (en 2011, 30 % de la mortalité pour moins de 2,5 % du trafic), également très évolutive : elle a connu des bonds spectaculaires en 2009 et en 2011, mais aussi des corrections remarquables (comme en 2010). Parmi les deux-roues motorisés, les motocyclistes constituent la part critique.

Par catégorie de véhicules motorisés, le risque le plus élevé d'être tué en tant qu'occupant (conducteur ou passager) est celui des motocyclistes. Il est environ 15 fois supérieur à celui d'un occupant de véhicule de tourisme. Celui des cyclomotoristes est très proche (13 fois supérieur à celui des occupants de véhicules de tourisme).



↓ ANNÉE 2011 - PART DE MORTALITÉ ET PART DE KILOMÈTRES PARCOURUS PAR CATÉGORIE

| Catégorie d'usagers   | Nombre de personnes tuées en 2011 | % (A)      | Estimation des km parcourus en milliards en 2011 | % (B)      | Risque relatif (A/B) |
|-----------------------|-----------------------------------|------------|--|------------|----------------------|
| Cyclomoteurs          | 220                               | 6,8        | 3,4  | 0,6        | 11,3                 |
| Motocyclettes         | 760                               | 23,4       | 10,5   | 1,9        | 12,3                 |
| Voitures de tourisme  | 2 062                             | 63,6       | 420,1  | 74,4       | 0,9                  |
| Véhicules utilitaires | 134                               | 4,1        | 98,3   | 17,4       | 0,2                  |
| Poids lourds          | 67                                | 2,1        | 29,2   | 5,2        | 0,4                  |
| Transport en commun   | 0                                 | 0          | 3,5  | 0,6        | ND                   |
| <b>Tous usagers</b>   | <b>3 243</b>                      | <b>100</b> | <b>565</b>                                       | <b>100</b> | <b>1</b>             |

Le niveau de risque relatif calculé ici est celui du risque mortel pour le conducteur ou ses passagers (sur la base de parcours en [véhicule x km]).

Source : ONISR, fichier des accidents.

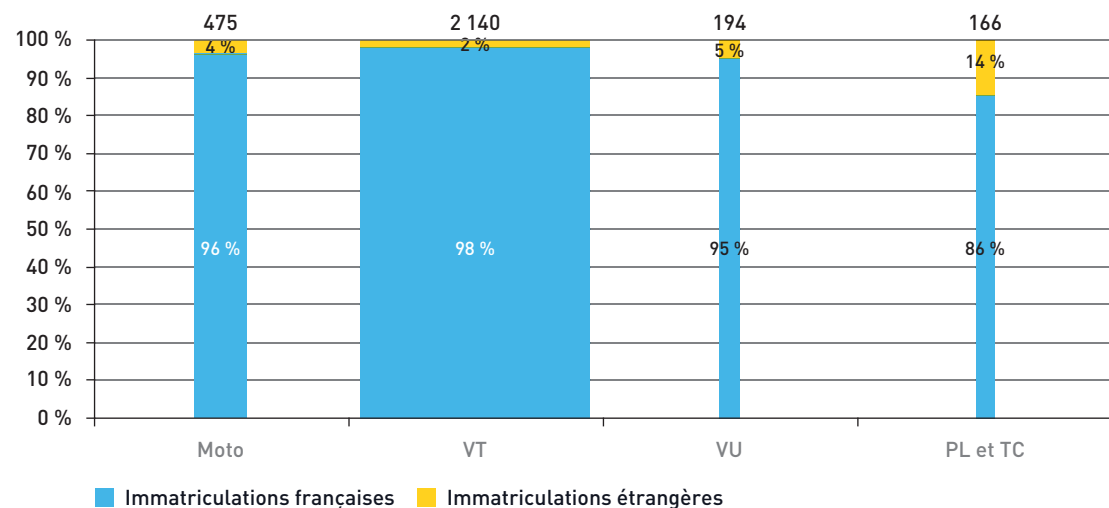
## SELON LES IMMATRICULATIONS

De par sa position géographique et sa forte capacité touristique, la France connaît une circulation de véhicules immatriculés à l'étranger non négligeable.

Le trafic des véhicules immatriculés à l'étranger ne présente pas un sur risque particulier :

- les chauffeurs de poids lourds immatriculés à l'étranger sont sous-impliqués. Ils ne représentent que 14 % des conducteurs responsables d'accidents mortels dans cette catégorie, alors que leur part dans le trafic est estimée à 28 %. Soit un facteur d'imputation des accidents de poids lourds de 0,52 (si l'on assigne un risque 1 à l'ensemble des conducteurs en cause quelle que soit leur immatriculation) ;
- pour l'ensemble des véhicules non lourds immatriculés (motocyclettes, voiture de tourisme et véhicules utilitaires), les conducteurs des véhicules immatriculés à l'étranger ne représentent que 2,2 % des conducteurs responsables d'accidents mortels, alors que leur part dans le trafic est estimée à 4,9 %, soit un facteur d'imputation de 0,45 ;
- au final, les conducteurs des véhicules immatriculés à l'étranger provoquent beaucoup moins d'accidents mortels que les conducteurs de véhicules immatriculés en France, au kilomètre parcouru : 2,3 fois moins (en 2011, avec pratiquement ce même ratio 2,3 pour les poids lourds et les transports en commun que pour les véhicules non lourds).

↓ ANNÉE 2011 - PART DES IMMATRICULATIONS ÉTRANGÈRES DES CONDUCTEURS RESPONSABLES DANS LES ACCIDENTS MORTELS



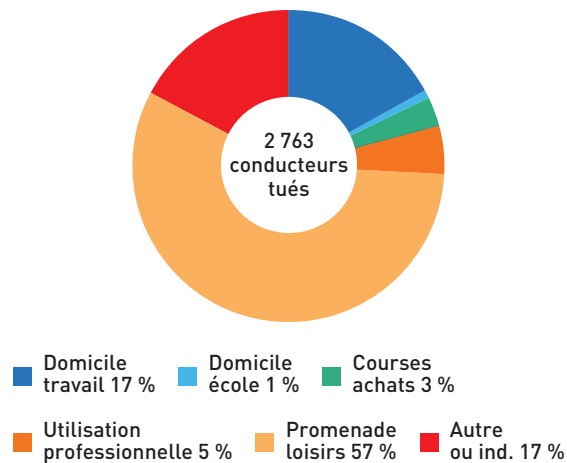
Source : ONISR, fichier des accidents.

## SELON LES MOTIFS DE TRAJETS

Parmi les motifs de trajets, en 2011, 12 % des conducteurs tués (464 parmi les 2 763) l'ont été lors de leur déplacement domicile-travail et 3,2 % (127 conducteurs tués) lors d'une utilisation professionnelle du véhicule.

Ainsi, 15 % de la mortalité routière correspond à des conducteurs tués dans le cadre d'accidents du travail au sens large (sans compter les éventuels piétons et passagers qui seraient également dans cette situation mais pour lesquelles le fichier des accidents ne donne pas d'informations sur la nature de leur trajet).

### ↓ ANNÉE 2011 – BILAN DE LA MORTALITÉ SELON LE MOTIF DE TRAJET



Source : ONISR, fichier des accidents.

# Localisation de la mortalité routière

## SELON LES RÉSEAUX ROUTIERS

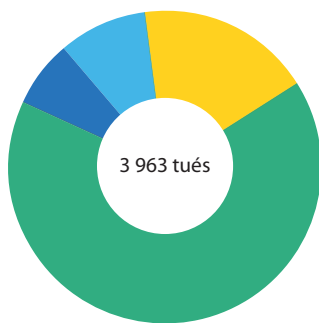
En 2011, la mortalité autoroutière augmente de + 15,2 %. Avec 295 tués, elle ne représente que 7,4 % de la mortalité d'ensemble pour une part de trafic de 26 %. Cette mortalité avait déjà augmenté en 2010 de + 5,8 %.

Les évolutions les plus favorables sont observées sur les routes nationales (- 7,1 %) et sur les routes départementales (- 1,5 %). La baisse sur le réseau local (« voiries communales et autres ») est plus ténue : - 0,3 % après une baisse exceptionnelle à - 14,6 % l'année précédente.

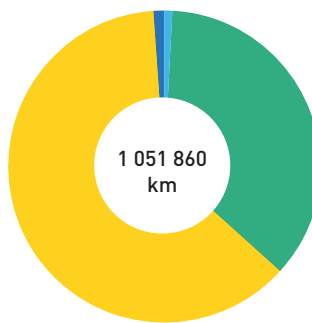
Le réseau départemental, avec 2 personnes tuées sur 3 concentre la plupart de la mortalité routière alors qu'il ne supporte guère plus de 1/3 des parcours.

Les voies communales, dont la majorité est située en agglomération où la vitesse est limitée à 50 km/h, représentent 18 % de la mortalité routière pour une linéaire de 62 % et 26 % des kilomètres parcourus.

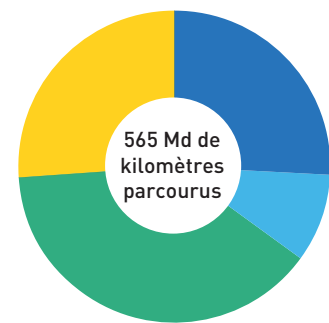
↓ ANNÉE 2011 -  
PERSONNES TUÉES  
PAR TYPE DE ROUTE



↓ ANNÉE 2011 -  
LINÉAIRE SELON  
LE TYPE DE ROUTE



↓ ANNÉE 2011 -  
KILOMÈTRES PARCOURUS  
PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents et SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

■ Autoroutes 7 %  
■ RN 9 %  
■ RD 66 %  
■ VC et autres 18 %

■ Autoroutes 1,1 %  
■ RN 0,9 %  
■ RD 36 %  
■ VC et autres 62 %

■ Autoroutes 26 %  
■ RN 9 %  
■ RD 39 %  
■ VC et autres 26 %

Si l'on tient compte des parts de trafic, le réseau départemental est celui où le niveau de risque est le plus fort. Si l'on affecte un indice 1 sur l'ensemble des réseaux, le niveau de risque d'être tué est deux fois supérieur sur les routes départementales. À l'inverse, il est trois fois inférieur sur les autoroutes.

↓ ANNÉE 2011 - PART DE LA MORTALITÉ ET PART DE TRAFIC - RISQUE RELATIF INTRINSÈQUE

Source : SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation. À partir du volume global de circulation de l'ensemble RD+VC estimé par le SOeS, l'ONISR a réparti ce trafic entre ces deux réseaux (60 % pour les RD et 40 % pour les VC), sur la base de travaux antérieurs.

| Catégorie d'usagers    | Nombre de personnes tuées | % (A)      | Volume de circulation (en milliards de km parcourus) | % (B)      | Risque relatif (A/B) |
|------------------------|---------------------------|------------|--|------------|----------------------|
| Autoroutes             | 295                       | 7,4        | 145  | 25,7       | 0,3                  |
| Routes nationales      | 760                       | 8,6        | 49   | 8,8        | 1                    |
| Routes départementales | 2 621                     | 66,1       | 222  | 39,3       | 1,7                  |
| Voies communales       | 706                       | 17,8       | 148  | 26,2       | 0,7                  |
| <b>Ensemble</b>        | <b>3 963</b>              | <b>100</b> | <b>565</b>   | <b>100</b> | <b>1</b>             |

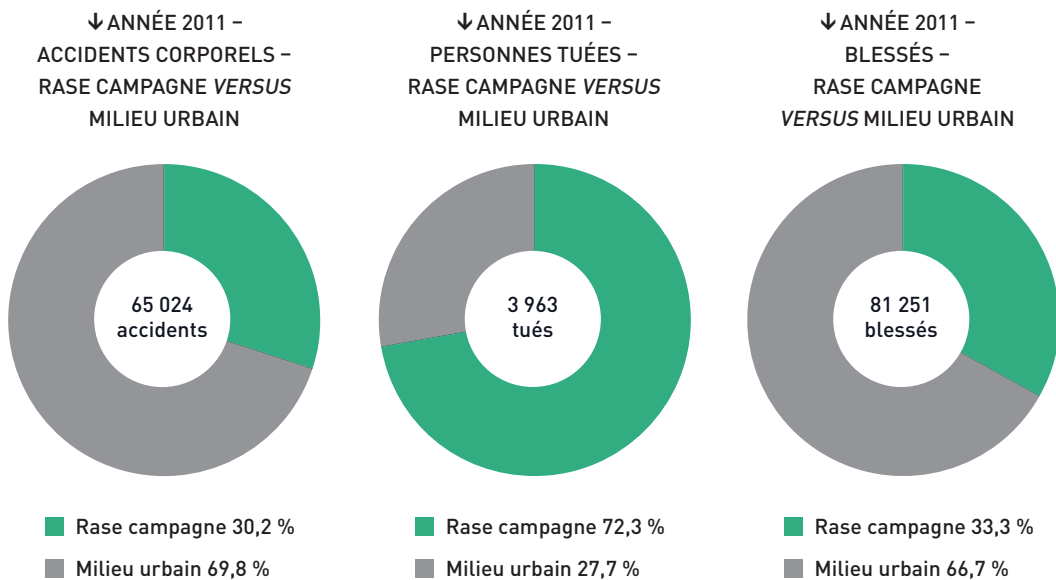
Le risque relatif calculé ci-dessus est le risque mortel dans le véhicule. Par ailleurs les bretelles d'accès et sortie sont associées ici à leur autoroute de rattachement (ou autre voie à caractéristiques autoroutières le cas échéant).

## RÉPARTITION URBAIN<sup>3</sup>/RURAL<sup>4</sup>

La répartition de la mortalité routière entre la rase campagne et le milieu urbain est une constante : avec respectivement 72 % et 28 % en 2000. Cette répartition s'établissait à 71 % et 29 % en 2009, et à nouveau 72 % et 28 % en 2010 comme en 2011.

La mortalité routière d'ensemble a légèrement baissé de - 0,7 % en 2011. Elle est le résultat de la baisse sensible obtenue en milieu urbain (- 3,3 %) alors qu'en rase campagne, la mortalité routière est stable (+ 0,3 %).

Même si le nombre de blessés enregistré dans le fichier BAAC est inférieur à la réalité, en particulier en milieu urbain, il est avéré que le rapport blessés sur tués est radicalement différent selon le milieu (urbain ou rural). En effet, il est fortement déterminé par la vitesse du trafic. Ainsi en 2011, on relève selon le fichier BAAC 67 % des blessés en milieu urbain et 52 % pour les blessés hospitalisés.



## ÉVOLUTIONS PAR MILIEU ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

En 2011, la mortalité en rase campagne concerne d'abord les automobilistes (62 %), puis les motocyclistes (17 %) et les piétons (6 %). La mortalité des autres usagers représente moins de 5 %. La distribution de la mortalité en milieu urbain est bien différente. La part des piétons est de 32 %, puis viennent celle des automobilistes (25 %), celle des motocyclistes de (24 %). Toujours au-dessus de 5 %, suivent les cyclomotoristes (11 %) et les cyclistes (6 %).

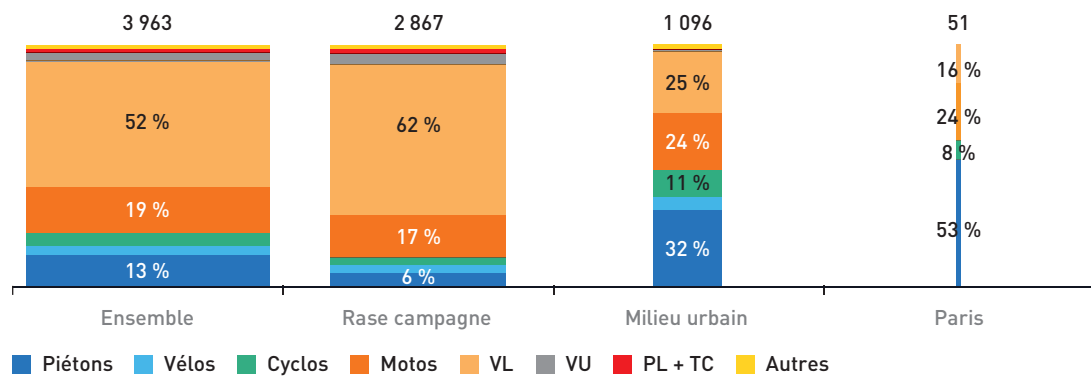
La distribution de la mortalité varie également selon la taille de l'agglomération. À Paris, la mortalité routière concerne à plus de 80 % sur les usagers vulnérables (piétons et deux roues motorisés).

<sup>3</sup> Le « milieu urbain » correspond aux agglomérations au sens du code de la route (délimitées par leurs panneaux d'entrée-sortie). De façon générale, les vitesses y sont au moins limitées à 50 km/h contre 90 km/h au plus strict en rase campagne (hors limitations localisées).

<sup>4</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ANNÉE 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE MILIEU

|              | Ensemble     |              |            |           | Rase campagne |              |            |           | Milieu urbain * |              |            |           | Paris     |           |            |
|--------------|--------------|--------------|------------|-----------|---------------|--------------|------------|-----------|-----------------|--------------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|
|              | 2010         | 2011         | %          | Delta %   | 2010          | 2011         | %          | Delta %   | 2010            | 2011         | %          | Delta %   | 2010      | 2011      | %          |
| Piét.        | 485          | 519          | 13         | +7        | 139           | 169          | 6          | +22       | 346             | 350          | 32         | +1        | 18        | 27        | 53         |
| Vélo         | 147          | 141          | 4          | -4        | 88            | 83           | 3          | -6        | 59              | 58           | 5          | -2        | 2         | 0         | 0          |
| Cyclo        | 248          | 220          | 6          | -11       | 125           | 98           | 3          | -22       | 123             | 122          | 11         | -1        | 2         | 4         | 8          |
| Moto         | 704          | 760          | 19         | +8        | 432           | 501          | 17         | +16       | 272             | 259          | 24         | -5        | 15        | 12        | 24         |
| VL           | 2 117        | 2 062        | 52         | -3        | 1 829         | 1 785        | 62         | -2        | 288             | 277          | 25         | -4        | 5         | 8         | 16         |
| VU           | 146          | 134          | 3          | -8        | 127           | 124          | 4          | -2        | 19              | 10           | 1          | -47       | 0         | 0         | 0          |
| PL+TC        | 69           | 67           | 2          | -3        | 68            | 64           | 2          | -6        | 1               | 3            | 0          | NS        | 0         | 0         | 0          |
| Autre        | 76           | 60           | 2          | -21       | 51            | 43           | 1          | -16       | 25              | 17           | 2          | -32       | 1         | 0         | 0          |
| <b>Total</b> | <b>3 992</b> | <b>3 963</b> | <b>100</b> | <b>-1</b> | <b>2 859</b>  | <b>2 867</b> | <b>100</b> | <b>+0</b> | <b>1 133</b>    | <b>1 096</b> | <b>100</b> | <b>-3</b> | <b>43</b> | <b>51</b> | <b>100</b> |



En 2011, la stagnation de la mortalité routière en rase campagne s'explique par les hausses significatives de la mortalité routière des piétons (+ 22 %) et des motocyclistes (+ 16 %) qui n'a pas été compensée par la baisse de la mortalité dans les voitures de tourisme.

En milieu urbain, la baisse de la mortalité est assurée par les motocyclistes (- 5 %) et les voitures de tourisme (- 4 %).

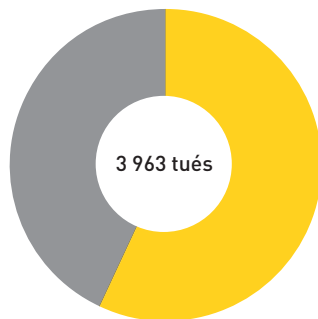
# La temporalité de la mortalité routière

## SELON L'HEURE DE LA JOURNÉE

La répartition de la mortalité routière entre le jour et la nuit est plutôt stable ces dernières années : respectivement 53 % et 47 % en 2000 contre 57 % et 43 % en 2011.

Le risque d'être tué la nuit est plus important que celui d'être tué le jour. Sur le réseau national, le facteur de risque d'être tué la nuit sur ce réseau est plus de deux fois supérieur à celui du jour (9 % du trafic s'écoule entre 22 et 6 heures alors que la part de mortalité aux mêmes heures sur ce réseau est, en 2011, de 22,5 %).

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES SELON LA LUMINOSITÉ



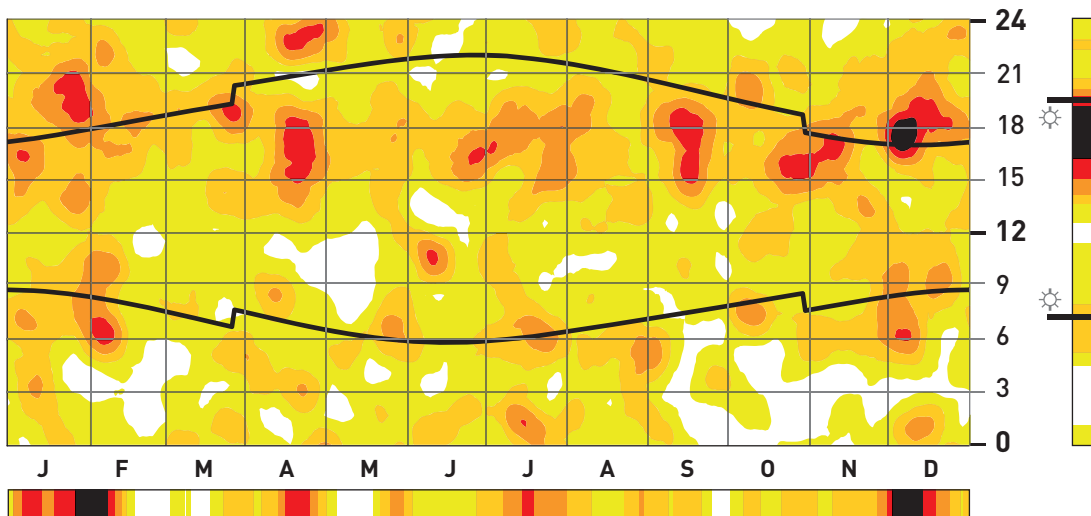
■ Jour 57 % ■ Nuit 43 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

La série de graphiques « heures × mois » ci-dessous montre la répartition de la mortalité routière à la fois selon les périodes de l'année (l'axe horizontal court de janvier à décembre) et selon les heures de la journée (l'axe vertical court de 0 heure en bas à 24 heures en haut). Elle reflète en particulier la distribution temporelle des trafics, moyennant des écarts à des périodes de surmortalité ou de sousmortalité.

La mortalité mettant en cause des voitures de tourisme est de loin la plus diffuse : relativement répartie sur l'année et sur la journée, avec quand même un pic horaire de fin de journée plus marqué de novembre à février.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ VT SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



### Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

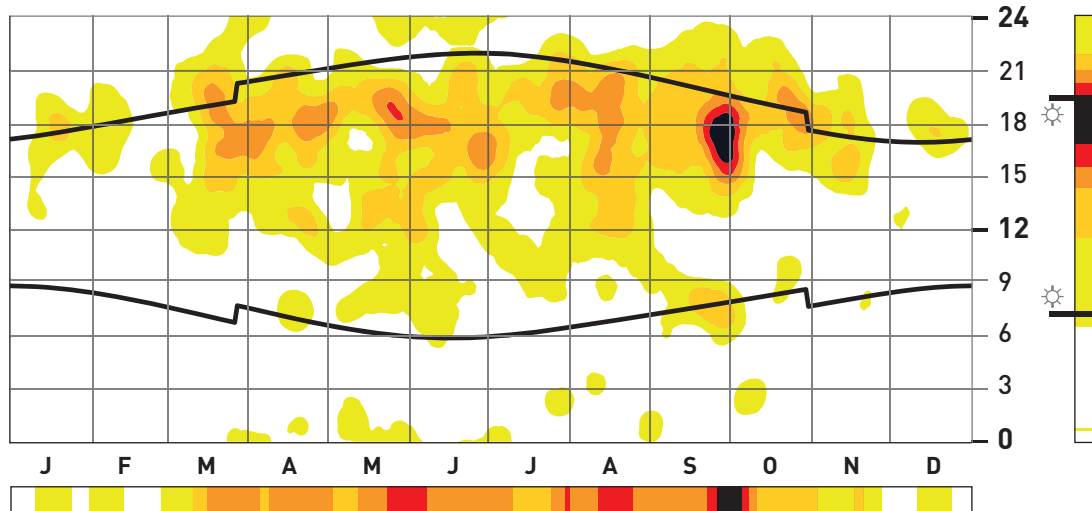
|         | 11 h 51 | 5 h 32 | 3 h 31 | 2 h 31 | 1 h 59 | 1 h 34 |
|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tués    | 73      | 715    | 794    | 361    | 108    | 10     |
| % tués  | 4 %     | 35 %   | 39 %   | 18 %   | 5 %    | 0 %    |
| % année | 10 %    | 45 %   | 32 %   | 10 %   | 2 %    | 0 %    |

Total : 2 062 tués, soit 1 tué toutes les 4 h 15.

Source : ONISR, fichier des accidents.

La mortalité des motocyclistes se produit principalement le soir au printemps et en été avec une pointe en septembre. La mortalité de nuit des motocyclistes est quasi inexistante.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ MOTOS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Fréquence de la mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

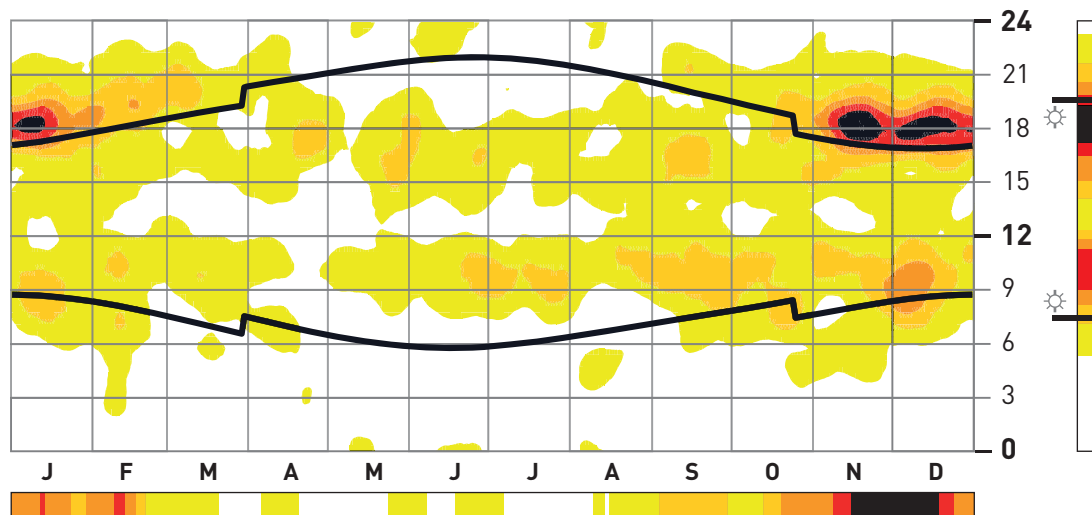
|         | 28 h 07 | 7 h 40 | 4 h 31 | 3 h 14 | 2 h 27 | 1 h 60 |
|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tués    | 197     | 262    | 198    | 83     | 10     | 10     |
| % tués  | 26 %    | 35 %   | 26 %   | 11 %   | 1 %    | 1 %    |
| % année | 63 %    | 23 %   | 10 %   | 3 %    | 0 %    | 0 %    |

Total : 760 tués, soit 1 tué toutes les 11 h 32.

Source : ONISR, fichier des accidents.

La mortalité des piétons se concentre entre 6 heures et 22 heures, avec un surrisque consécutif au passage à l'heure d'hiver. Elle est à peu près nulle en pleine nuit. Le passage à l'heure d'hiver semble suivi d'une surmortalité dans la tranche horaire critique qui passe par ce changement du jour à l'obscurité : à mobilité égale, le passage brutal en « scène de nuit » perturbe manifestement les usagers. Ce phénomène semble s'atténuer au fil des semaines mais son effet se prolonge jusqu'au rétablissement de l'heure d'été.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ PIÉTONS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

|         | 0,03 | 0,07 | 0,12 | 0,17 | 0,23 | 0,27 | Moy. 0,06  |
|---------|------|------|------|------|------|------|------------|
| Tués    | 127  | 249  | 89   | 23   | 10   | 15   | Tot. 521   |
| % tués  | 24 % | 48 % | 17 % | 4 %  | 1 %  | 3 %  | Tot. 100 % |
| % année | 49 % | 40 % | 9 %  | 2 %  | 1 %  | 1 %  | Tot. 100 % |

Total : 521 tués l'an, soit 1 tué toutes les 16 h 38.

Source : ONISR, fichier des accidents.

## LES VARIATIONS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE

En 2011, onze personnes en moyenne ont été tuées chaque jour sur les routes. Ce bilan varie sensiblement selon le jour de la semaine. Les jours de début de semaine ont une moyenne plus basse (9 à 10 personnes tuées) que les jours de fin de semaine (12 à 13 personnes tuées). Cela correspond notamment à des circulations en milieu rural, de nuit, et donc plus dangereuses, en fin de semaine. Cette distribution est conforme à celle observée en moyenne sur les années 2000 à 2010 (voir graphe ci-après) où les samedis et les dimanches voient la mortalité routière progresser de + 40 % par rapport aux autres jours de la semaine hors vendredi, ce dernier s'intercalant avec une évolution de + 20 %.

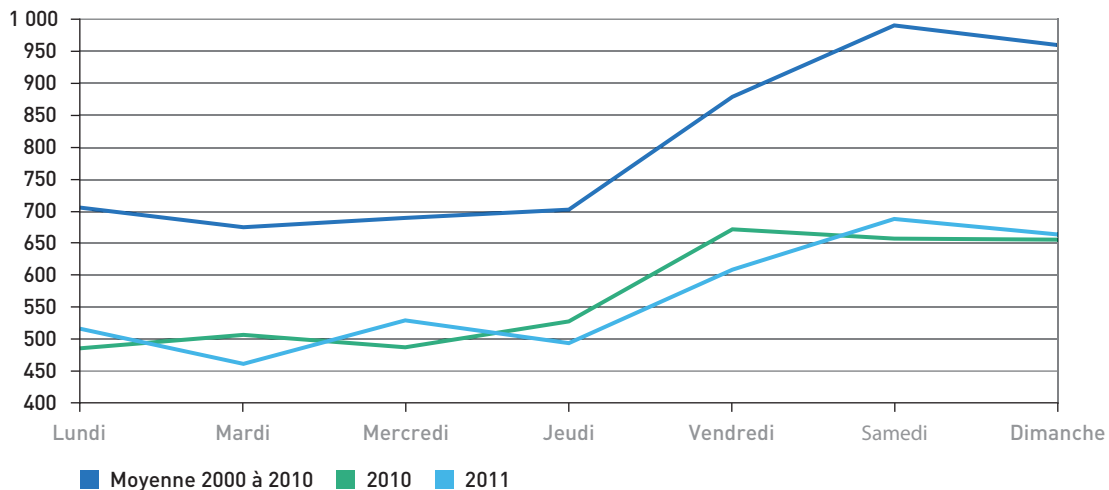
Parmi toutes les catégories d'usagers, celle des motocyclistes présente une distribution journalière encore plus accentuée. Les samedis et dimanches connaissent une mortalité routière supérieure de près de + 90 % en comparaison des jours de la semaine hors vendredi (+ 50 % pour ce dernier jour).

Ainsi la mortalité routière du week-end des motocyclistes représente 22 % de la mortalité d'ensemble contre 19 % pour l'ensemble de l'année.

Pour l'année 2011, le jour le plus meurtrier est le dimanche 26 juin avec 21 personnes tuées.

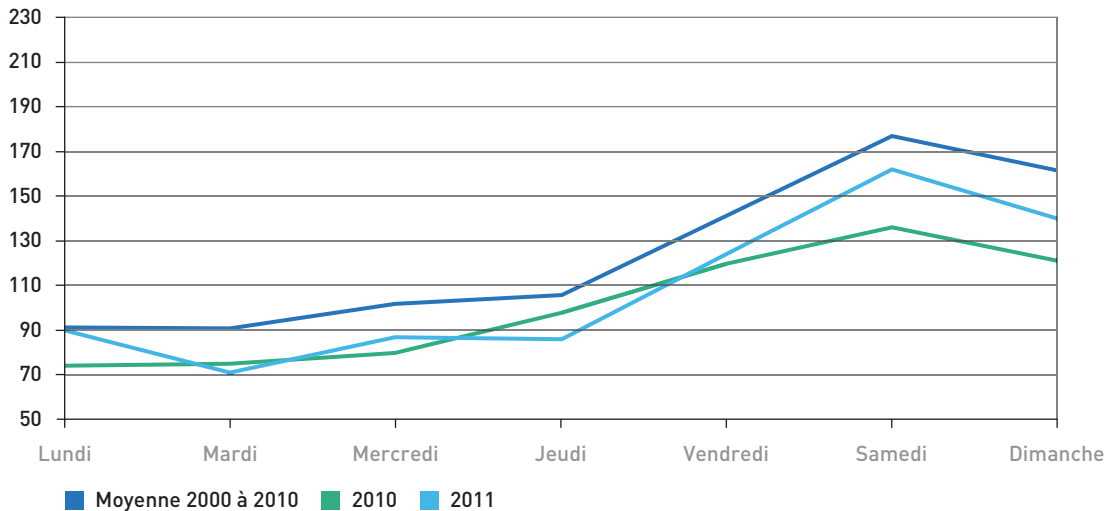
Le week-end le plus meurtrier est celui du 1<sup>er</sup> et 2 octobre avec 37 personnes tuées. Il est suivi de celui de la pentecôte (36 personnes sur le samedi et le dimanche).

### ↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ POUR L'ENSEMBLE DES CATÉGORIES SELON LES JOURS SUR 12 MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents.

### ↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LES JOURS SUR 12 MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents.



## LES VARIATIONS DE LA MORTALITÉ SELON LES SAISONS ET LA MÉTÉOROLOGIE

D'une manière générale, la mortalité routière varie au cours de l'année en fonction des volumes de circulation, lesquels sont directement influencés par les conditions météorologiques ; cette situation est encore plus marquée pour les cyclistes et les motocyclistes.

Pour l'ensemble des catégories d'usagers, on observe sur ces dix dernières années une mortalité routière au plus haut en juillet (+ 19 % par rapport à la moyenne mensuelle). Ce pic fait suite à une mortalité régulièrement croissante à partir de janvier. Pour ce premier semestre la moyenne mensuelle du nombre de personnes tuées est de - 7 % par rapport à l'ensemble de l'année. Sur les cinq derniers mois de l'année, la mortalité reste à un niveau élevé, supérieur de + 4.5 % par rapport à l'ensemble de l'année. La mortalité des automobilistes se calque sur cette distribution alors que l'on constate :

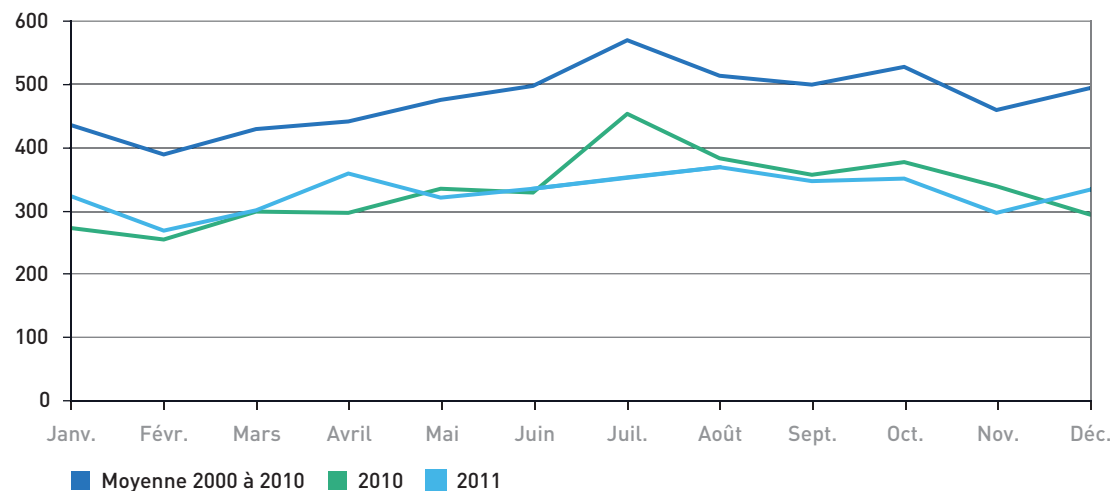
- pour les piétons : - 10 % en moyenne de janvier à juin, - 18 % en juillet et + 15 % pour les cinq derniers mois ;
- pour les cyclistes : respectivement -13 %, +51 % et +4,3 % ;
- pour les motocyclistes : respectivement - 6 %, +56 %, - 4 %.

Cette distribution peut connaître des variations sensibles en fonction des écarts aux conditions météorologiques normales. Ainsi, la mortalité de l'année 2011 a été marquée par trois périodes successives :

- le rebond très sensible de la mortalité routière lors du printemps 2011 s'explique en partie par des conditions météorologiques anormalement douces et sèches qui ont favorisé une hausse des trafics légers, particulièrement le démarrage précoce du trafic motocycliste qui présente un haut niveau de risque d'accident mortel,
- la suite de l'année a enregistré une évolution très favorable de la sécurité routière compensant la mauvaise tendance du début d'année avec notamment une mortalité en juillet la plus faible jamais enregistrée (baisse de 21 % par rapport à juillet 2010). Cette baisse significative s'explique en partie par des conditions météorologiques exceptionnelles (forte pluviométrie et fraîcheur des températures ayant pour conséquence de limiter l'usage des deux-roues),
- enfin, le mois de décembre n'a pas permis de confirmer la tendance favorable prise depuis juin, avec une mortalité en hausse par rapport à 2010 de + 13 %. Cette hausse s'explique aussi par les conditions météorologiques exceptionnelles de décembre 2010 (le mois de décembre le plus froid depuis 1963) alors que décembre 2011 fut assez doux par rapport à la normale.

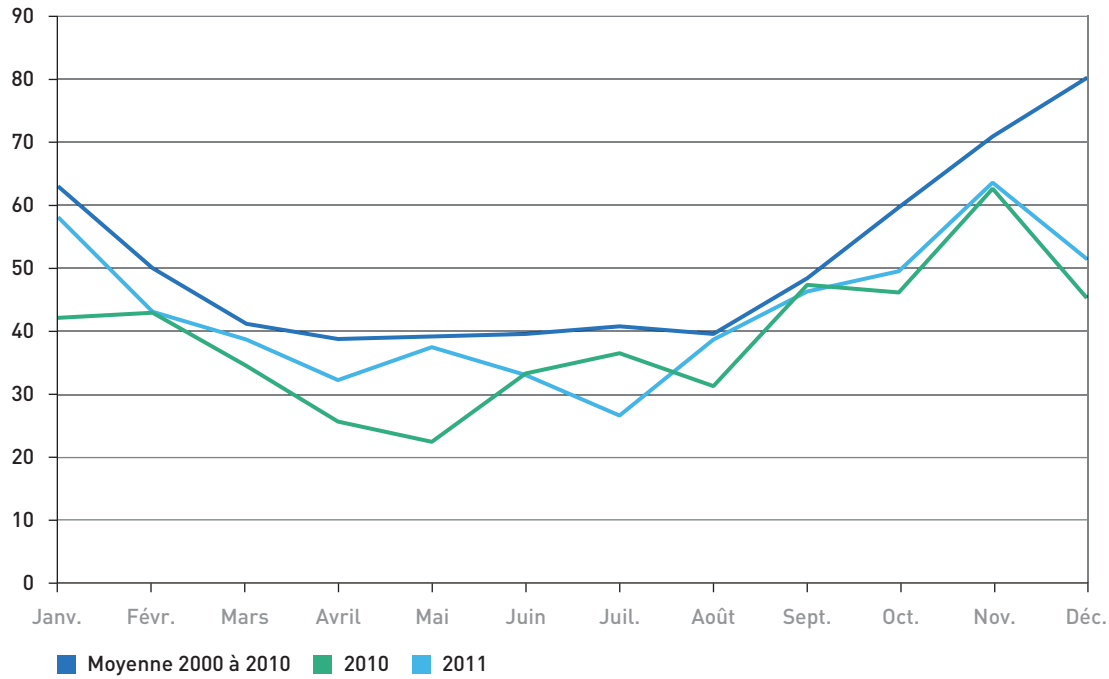
Au final, 330 personnes ont été tuées en moyenne chaque mois.

### ↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ POUR L'ENSEMBLE DES CATÉGORIES SELON LES MOIS



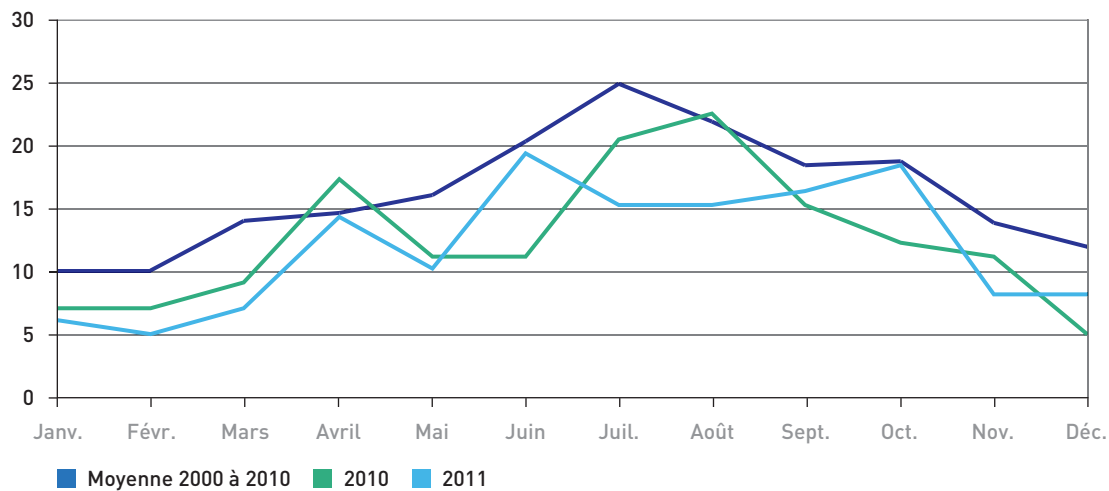
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS SELON LES MOIS



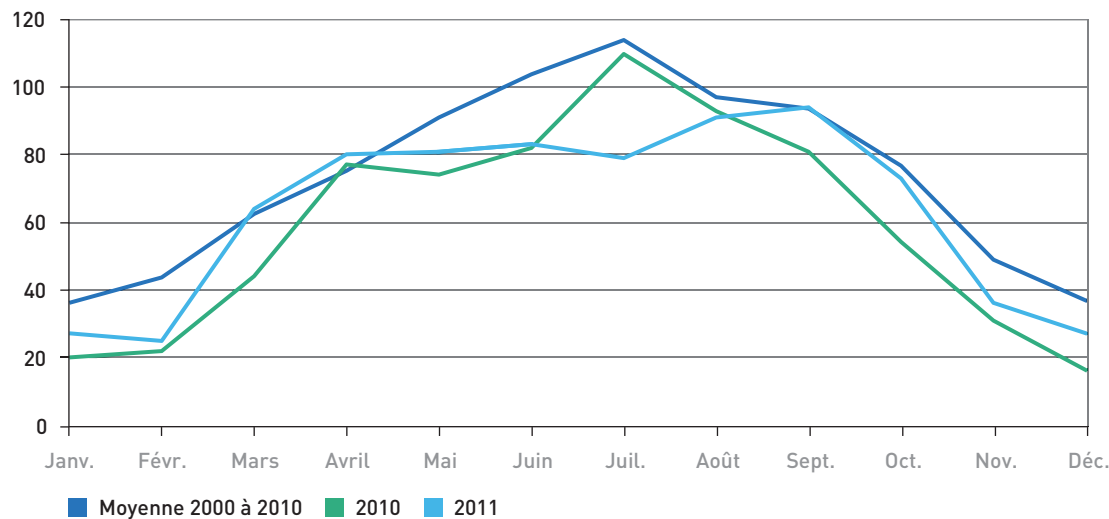
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À BICYCLETTE SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents.

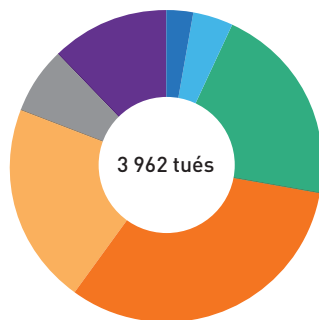
# Mortalité routière au sein de la population

## MORTALITÉ SELON LA DÉMOGRAPHIQUE

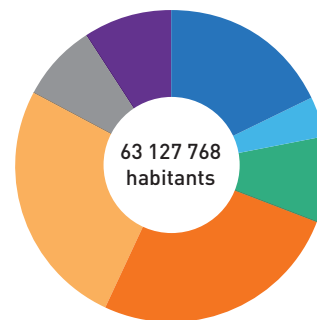
Les évolutions de la mortalité de 2010 à 2011 selon l'âge des victimes sont très différenciées :

- baisse maximale de - 11 % pour la classe d'âge des 15-17 ans, ce qui correspond à 17 personnes tuées de moins. Cette classe d'âge avait également connu la plus forte baisse en 2010 (- 15 % par rapport à 2009) ;
- hausse significative pour la classe d'âge des 65-74 ans, avec +6,1 % soit 16 personnes tuées en plus ;
- baisse limitée, au contraire, chez la classe d'âge des 75 ans et plus : - 4,4 %, soit - 23 personnes tuées en moins après - 1,6 % en 2010 par rapport à 2009 ;
- les autres classes sont relativement stables, avec des mouvements compris entre - 2 % et + 2 %.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES  
PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 - POPULATION  
PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

Chaque classe d'âge ayant des pratiques de déplacement distinctes, l'analyse par catégorie d'usagers apporte un éclairage sur les modes de déplacement préférés.

Les 0-14 ans sont des usagers vulnérables. En 2011, ils sont tués pour 24 % en tant que piétons ou cyclistes.

La route est la première cause répertoriée de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (36 % des décès pour les jeunes hommes de 15-24 ans et 23 % pour les jeunes femmes dans la même classe d'âge - données INSERM 2007). Il convient de distinguer en sécurité routière les deux classes d'âge : 15-17 ans et 18-24 ans.

Pour la classe d'âge des 15-17 ans, 43 % d'entre eux se tuent à cyclomoteur.

Les 18-24 ans représentent en 2011, 8,8 % de la population, mais 21 % des personnes tuées sur la route. Près de deux jeunes de 18-24 ans sur trois (63 %) sont tués dans une voiture de tourisme, dont près d'un sur quatre (24 %) est un passager. Cette classe d'âge représente 24 % des conducteurs d'automobiles tués.

Plus d'un motocycliste tué sur deux (52 %) appartient à la classe d'âge des 25-44 ans.

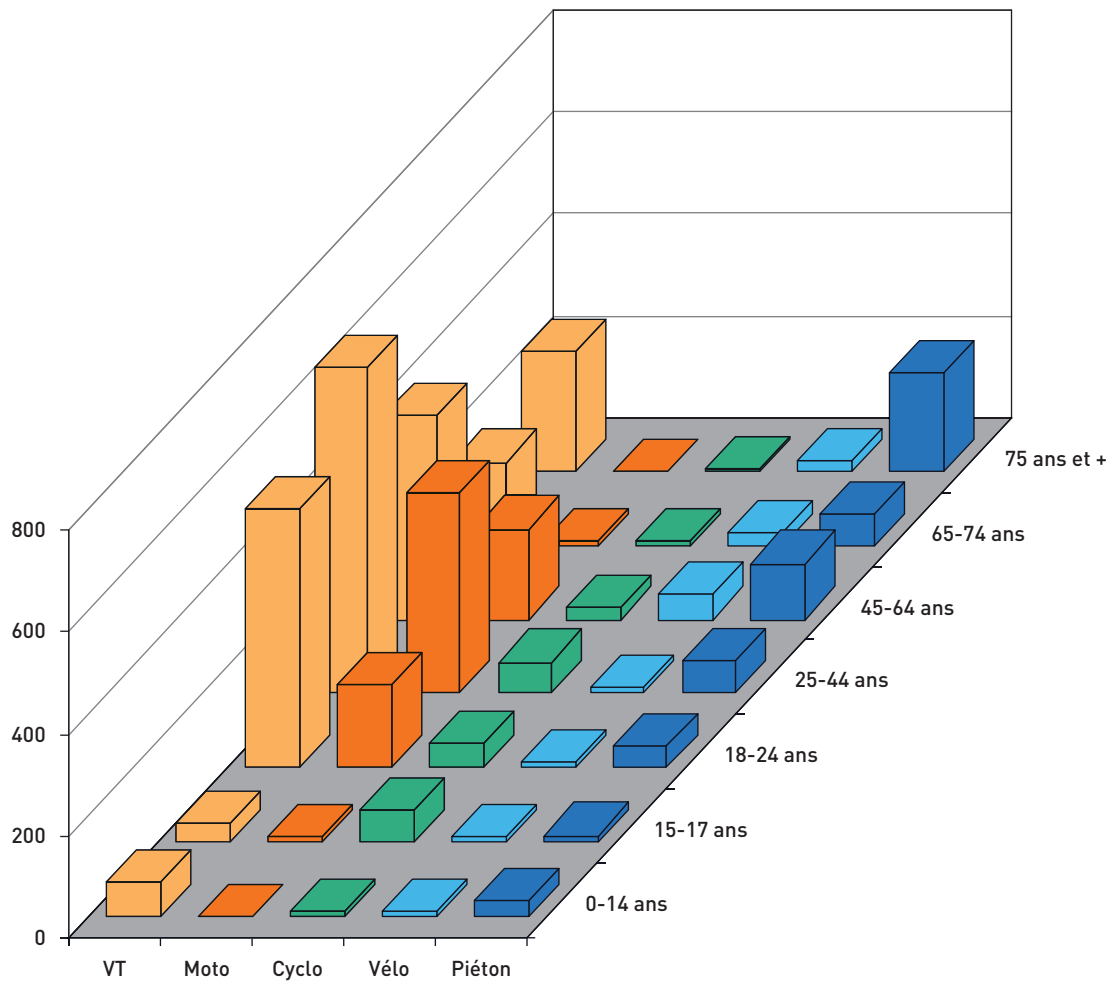
Près d'un cycliste tué sur trois a 65 ans ou plus (29 %).

Les plus de 74 ans paient un très lourd tribut en tant que piétons (40 % des piétons tués).

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LEUR CLASSE D'ÂGE

| Tranche d'âge | Modes de transport |            |            |            |              |            |           |          |           |              |
|---------------|--------------------|------------|------------|------------|--------------|------------|-----------|----------|-----------|--------------|
|               | Piéton             | Vélo       | Cyclo      | Moto       | VT           | VU         | PL        | TC       | Autres    | Total        |
| 0-14 ans      | 30                 | 13         | 10         | 1          | 69           | 4          | 1         | 0        | 0         | 128          |
| 15-17 ans     | 14                 | 11         | 62         | 13         | 39           | 2          | 0         | 0        | 3         | 144          |
| 18-24 ans     | 44                 | 12         | 50         | 165        | 511          | 16         | 8         | 0        | 7         | 813          |
| 25-44 ans     | 67                 | 13         | 62         | 394        | 642          | 44         | 31        | 0        | 19        | 1 272        |
| 45-64 ans     | 110                | 48         | 25         | 178        | 401          | 45         | 25        | 0        | 15        | 847          |
| 65-74 ans     | 61                 | 26         | 8          | 9          | 163          | 8          | 1         | 0        | 4         | 280          |
| 75 ans et+    | 193                | 18         | 3          | 0          | 236          | 15         | 1         | 0        | 12        | 478          |
| <b>Total</b>  | <b>519</b>         | <b>141</b> | <b>220</b> | <b>760</b> | <b>2 061</b> | <b>134</b> | <b>67</b> | <b>0</b> | <b>60</b> | <b>3 962</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.



Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉE 2011 – PART DE LA MORTALITÉ ET PART DE POPULATION

| Classe d'âge    | Nombre de personnes tuées en 2011 | % (A)      | Population au 1 <sup>er</sup> janvier 2011 | % (B)      | Risque relatif (A/B) |
|-----------------|-----------------------------------|------------|--|------------|----------------------|
| 0-14 ans        | 128                               | 3,2        | 11 593 841                                 | 18,4       | 0,2                  |
| 15-17 ans       | 144                               | 3,6        | 2 234 890                                  | 3,5        | 1                    |
| 18-24 ans       | 813                               | 20,5       | 5 545 292                                  | 8,8        | 2,3                  |
| 25-44 ans       | 1 272                             | 32,1       | 16 390 824                                 | 26         | 1,2                  |
| 45-64 ans       | 847                               | 21,4       | 16 681 049                                 | 26,4       | 0,8                  |
| 65-74 ans       | 280                               | 7,1        | 5 003 947                                  | 7,9        | 0,9                  |
| 75 ans et plus  | 478                               | 12,1       | 5 677 925                                  | 9          | 1,3                  |
| <b>Ensemble</b> | <b>3 962</b>                      | <b>100</b> | <b>63 127 768</b>                          | <b>100</b> | <b>1</b>             |

Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

L'estimation du risque d'être tué dans un accident de la route selon les différentes classes d'âge, en rapportant la mortalité à la population correspondante, contribue à mieux peser les enjeux quant aux classes de population à risque. Cette approche est imparfaite, dans la mesure où la mobilité piétonne ou routière (comme conducteur ou comme passager) est en réalité très différenciée selon l'âge (du nouveau-né au senior dépendant, en passant par le jeune professionnel actif).

Il ressort que :

- la classe d'âge des 0-14 ans, qui comprend des profils de mobilité totalement différents, est celle qui encourt le moins de risque par rapport à la moyenne de la population ;
- la classe d'âge des 18-24 ans est la classe d'âge à plus haut risque avec un risque relatif supérieur de presque deux fois et demi à la moyenne ;
- la classe d'âge des 25-44 ans présente également un sursurrisque ;
- celle des 75 ans et plus est une classe d'âge à risque élevé, avec un risque relatif juste inférieur à une fois et demie. Dans la perspective de la poursuite annoncée de la hausse de leur démographie, cette classe d'âge devra faire l'objet d'une vigilance particulière.

## LA MORTALITÉ ROUTIÈRE SELON LE SEXE

La proportion des hommes dans la mortalité routière est invariante : 76 % en 2000 et toujours cette même proportion en 2009, 2010 et 2011.

La part des femmes (24 %) est à rapporter à leur part démographique (52 % de la population) et surtout à leur part de la mobilité routière (48 % des parcours en voiture, selon diverses enquêtes convergentes).

## ↓ ANNÉE 2011 – PART DE MORTALITÉ HOMMES VERSUS FEMMES

| Sexe            | Nombre de personnes tuées en 2011 | % (A)    | Population au 1 <sup>er</sup> janvier 2011 | % (B)    | Risque relatif (A/B) |
|-----------------|-----------------------------------|----------|--|----------|----------------------|
| Hommes          | 3 024                             | 0,8      | 30 579 445                                 | 0,5      | 1,6                  |
| Femmes          | 939                               | 0,2      | 32 548 323                                 | 0,5      | 0,5                  |
| <b>Ensemble</b> | <b>3 963</b>                      | <b>1</b> | <b>63 127 768</b>                          | <b>1</b> | <b>1</b>             |

Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

Le sursurrisque des hommes est 1,6. Il s'explique en partie par le fait que les hommes sont les usagers ultra-majoritaires des deux-roues motorisés et surtout des motocyclettes, ce qui les expose bien plus : ils représentent ainsi 93 % de la mortalité en 2RM contre 7 % pour les femmes (mortalité qui pèse déjà presque un quart de la mortalité d'ensemble).

Mais il y a également une forte surreprésentation des hommes en dehors de l'usage des 2RM : ils pèsent encore 71 % de la mortalité hors 2RM contre 29 % pour les femmes. Le risque routier est très concentré sur les hommes et ne bouge pas en dépit des évolutions générales de la société française.

C'est parmi la mortalité des piétons que la part des femmes est la plus importante (39 % en 2011) dont une majorité parmi les 65 ans et plus (voir chapitre sur les classes d'âge 65-74 ans et 75 ans et plus).

↓ ANNÉES 2010 ET 2011 – BILAN DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE HOMMES *VERSUS* FEMMES

| Année                  | Deux-roues motorisés |                |                | Autres         |                |                | Tous           |                |                |
|------------------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                        | Hommes               | Femmes         | Total          | Hommes         | Femmes         | Total          | Hommes         | Femmes         | Total          |
| 2010                   | 879                  | 73             | 952            | 2 160          | 880            | 3 040          | 3 039          | 953            | 3 992          |
| %                      | 92                   | 8              | 100            | 71             | 29             | 100            | 76             | 24             | 100            |
| 2011                   | 914                  | 66             | 980            | 2 110          | 873            | 2 983          | 3 024          | 939            | 3 963          |
| %                      | 93                   | 7              | 100            | 71             | 29             | 100            | 76             | 24             | 100            |
| <b>Var. 2011/ 2010</b> | <b>+ 4 %</b>         | <b>- 9,6 %</b> | <b>+ 2,9 %</b> | <b>+ 2,3 %</b> | <b>- 0,8 %</b> | <b>- 1,9 %</b> | <b>- 0,5 %</b> | <b>- 1,5 %</b> | <b>- 0,7 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

# Les typologies d'accidents

## ENTRE USAGERS

37 % des personnes tuées (1 455) le sont dans un accident sans tiers. 68 % d'entre elles sont des automobilistes, 18 % des motocyclistes. 34 % des motards tués décèdent sans tiers, contre 47 % pour les automobilistes. 9 % des personnes tuées (365) le sont dans des collisions multiples.

Parmi les personnes tuées dans une collision à deux véhicules (54 %), 61,7 % le sont dans une collision impliquant au moins un véhicule léger, 21,7 % dans une collision impliquant au moins un poids lourd ou un transport en commun et seulement 2,2 % résultant d'une collision impliquant au moins une motocyclette.

### ↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ SELON LE TYPE DE COLLISION ET LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

| Autre usager impliqué               | Catégorie d'usagers des tués |            |            |            |              |            |           |           |                   |
|-------------------------------------|------------------------------|------------|------------|------------|--------------|------------|-----------|-----------|-------------------|
|                                     | Piétons                      | Vélos      | Cyclos     | Motos      | VT           | VU         | PL-TC     | Autres    | Toutes catégories |
| Sans tiers                          | -                            | 17         | 70         | 259        | 983          | 58         | 37        | 31        | 1 455             |
| Contre piéton                       | -                            | 1          | 0          | 4          | 4            | 0          | 0         | 1         | 10                |
| Contre vélo                         | 2                            | 2          | 0          | 0          | 0            | 0          | 0         | 0         | 4                 |
| Contre cyclo                        | 10                           | 0          | 2          | 4          | 1            | 0          |           | 0         | 17                |
| Contre moto                         | 24                           | 2          | 4          | 9          | 8            | 0          | 0         | 0         | 47                |
| Contre VT                           | 300                          | 73         | 92         | 308        | 509          | 20         | 4         | 17        | 1 323             |
| Contre VU                           | 50                           | 11         | 14         | 54         | 76           | 9          | 1         | 4         | 219               |
| Contre PL ou TC                     | 83                           | 25         | 18         | 45         | 254          | 23         | 14        | 3         | 465               |
| Contre autre véhicule               | 10                           | 2          | 4          | 17         | 22           | 2          | 1         | 0         | 58                |
| Sous-total collisions avec un tiers | 479                          | 118        | 134        | 441        | 874          | 54         | 20        | 25        | 2 143             |
| Multicollisions                     | 40                           | 8          | 16         | 60         | 205          | 22         | 10        | 4         | 365               |
| <b>Total toutes situations</b>      | <b>519</b>                   | <b>141</b> | <b>220</b> | <b>760</b> | <b>2 062</b> | <b>134</b> | <b>67</b> | <b>60</b> | <b>3 963</b>      |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce tableau, dont les valeurs renseignées dans les collisions à deux sont pratiquement nulles dans sa moitié en haut à droite, illustre le concept de vulnérabilité.

## SELON LES TYPES DE COLLISIONS

Près de 4 personnes tuées sur 10 le sont à la suite d'un accident à un seul véhicule sans piéton (36,7 %). Il s'agit le plus souvent d'une perte de contrôle du véhicule qui se termine en général contre un obstacle rigide en bord de chaussée.

Plus de 4 personnes tuées sur 10 le sont lors d'une collision entre deux véhicules (42,7 %). Il s'agit, pour 21,5 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes, de collisions frontales qui se produisent le plus généralement au cours d'un dépassement.

## ↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ SELON LE TYPE DE COLLISION EN MÉTROPOLE

| Types de collision en métropole                  | Personnes tuées |             |
|--|-----------------|-------------|
|  | Nombre          | %           |
| Un véhicule seul avec piéton(s)                  | 489             | 12,3        |
| Un véhicule seul sans piéton                     | 1 455           | 36,7        |
| <b>Total accidents à un véhicule</b>             | <b>1 944</b>    | <b>49,1</b> |
| Deux véhicules :                                 |                 |             |
| – collision frontale                             | 854             | 21,5        |
| – collision par le côté                          | 558             | 14,1        |
| – collision par l'arrière                        | 207             | 5,2         |
| – autres collisions                              | 72              | 1,8         |
| <b>Total accidents à deux véhicules</b>          | <b>1 691</b>    | <b>42,7</b> |
| Trois véhicules et plus                          |                 |             |
| – collisions en chaîne                           | 55              | 1,4         |
| – collisions multiples                           | 257             | 6,5         |
| – autres collisions                              | 16              | 0,4         |
| <b>Total accidents à trois véhicules et plus</b> | <b>328</b>      | <b>8,3</b>  |
| <b>Ensemble</b>                                  | <b>3 963</b>    | <b>100</b>  |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

## LES TYPES D'ACCIDENTS SPÉCIFIQUES

69 accidents corporels se sont produits au droit d'un passage à niveau (soit 8 de plus qu'en 2010) avec un bilan de 12 automobilistes tués, soit 5 personnes tuées de moins par rapport à 2010.

On a également dénombré 1 010 véhicules impliqués dans un accident corporel où un véhicule circulait à contresens (- 5,8 % par rapport à 2010) avec un bilan de 94 personnes tuées soit 5 personnes tuées en moins par rapport à 2010. Parmi ces accidents, 17 personnes ont été tuées dans un accident avec un véhicule à contresens sur une chaussée séparée.

## LES OBSTACLES PERCUTÉS

Plus d'une personne sur trois (37 %) est tuée à la suite d'un accident contre un obstacle fixe. Dans plus de 85 % des cas, il s'agit d'une perte de contrôle d'un véhicule. En 2011, 422 personnes sont décédées suite au choc de leur véhicule contre un arbre (11 % de la mortalité routière). Cette proportion n'a pratiquement pas évolué depuis dix ans malgré les efforts entrepris en la matière.

Concernant les obstacles mobiles, 17 personnes ont été tuées lors d'une collision contre un animal dont 12 contre un animal sauvage.



# Les principaux facteurs de risque comportementaux relevés dans les accidents corporels

Les principaux facteurs décrits ci-dessous sont des facteurs qui participent à l'occurrence des accidents ou des facteurs qui influent sur la gravité des accidents. Ces facteurs sont très souvent en interaction les uns avec les autres et il est souvent difficile d'identifier quel est le facteur prépondérant, usuellement dénommé « cause » de l'accident.

## LA VITESSE

La vitesse des véhicules dans le flux de la circulation est un facteur de risque d'accident transversal dans la mesure où il est pratiquement toujours présent dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou comme facteur de gravité.

La prévalence de la vitesse lorsqu'elle est inadaptée aux circonstances de circulation (*a fortiori* en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée) est difficile à mesurer en l'absence d'enregistreur de la vitesse avant choc intégré au véhicule. Elle est le plus souvent estimée sur les lieux de l'accident par les forces de l'ordre. En France, ces dernières font ressortir qu'en 2011 au moins 26 % des accidents mortels ont pour cause identifiée la vitesse.

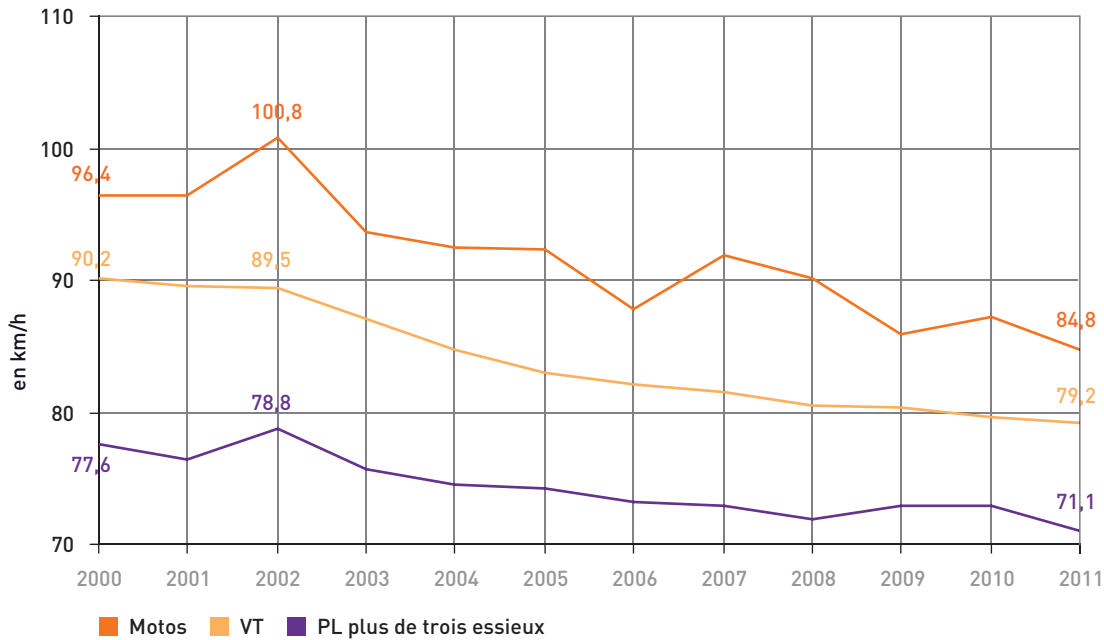
Des études plus poussées conduites en Suisse et en Allemagne estiment que pour ces pays la vitesse, seule ou associée, concernerait près de 40 % des accidents mortels.

C'est pourquoi il est important de suivre l'évolution des vitesses pratiquées pour comprendre l'évolution du nombre d'accidents et leurs conséquences.

Ainsi, des mesures des vitesses pratiquées sont réalisées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière depuis 2000, selon un protocole opératoire très précis utilisant des radars identiques à ceux des forces de l'ordre. Ces mesures représentent environ 200 000 données par an. Leur analyse donne un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers et leurs évolutions, sur les différents réseaux routiers français urbain et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

La vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes, qui se situait autour de 90 km/h en 2000, se situe maintenant autour de 80 km/h depuis 2009, tous réseaux confondus, ce qui représente une baisse significative ayant eu un impact majeur dans la réduction de la mortalité enregistrée durant la même période. La vitesse moyenne de jour des motocyclistes a suivi la même évolution mais se situe environ 5 km/h au-dessus de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes.

↓ ÉVOLUTION DES VITESSES MOYENNES TOUS RÉSEAUX DE JOUR



Source : ONISR, observatoire des comportements.

Une première série de tests effectués en 2011 sur des routes limitées à 110 km/h met en évidence un biais de l'ordre de 6 % sur la vitesse moyenne calculée compte tenu du mode opératoire. Ce biais est sans doute présent depuis plusieurs années sans pour autant affecter la tendance générale à la baisse observée sur les vitesses pratiquées.

## L'ALCOOL

L'alcool est avec la vitesse, qu'elle soit excessive ou inadaptée, l'un des facteurs majeurs présents dans les accidents.

Le taux d'implication de l'alcool dans la mortalité routière est une constante autour de 31 %. En 2011, il s'établit 30,8 %.

Les 875 accidents mortels avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie connue positive ont provoqué la mort de 964 personnes.

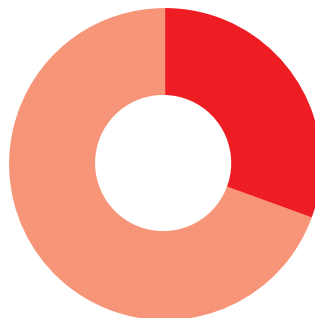
Parmi les victimes des accidents mortels avec facteur alcool, les conducteurs alcoolisés eux-mêmes ainsi que leurs propres passagers représentent ensemble environ 70 % des personnes tuées.

On estime la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale à environ 6,2 % parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel et à 18 % dans le cas des accidents mortels. Parmi les catégories de conducteurs ayant une alcoolémie positive impliqués dans un accident mortel, on note que plus d'un cyclomotoriste sur trois (37 %), un motocycliste sur quatre (25 %) et un conducteur d'automobile sur cinq également (20 %), présente un taux d'alcool supérieur au taux légal.

Parmi les conducteurs impliqués dans les accidents mortels ayant une alcoolémie connue positive, 36 % d'entre eux ont un taux d'alcool de 2 grammes par litre de sang et plus.

L'étude SAM (stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière) conduite en 2002 et 2003 par l'IFSTTAR a estimé le risque d'être responsable d'un accident mortel à 8,5 chez les conducteurs avec un taux d'alcool positif.

↓ ANNÉE 2011 - PROPORTION DE PERSONNES TUÉES DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL

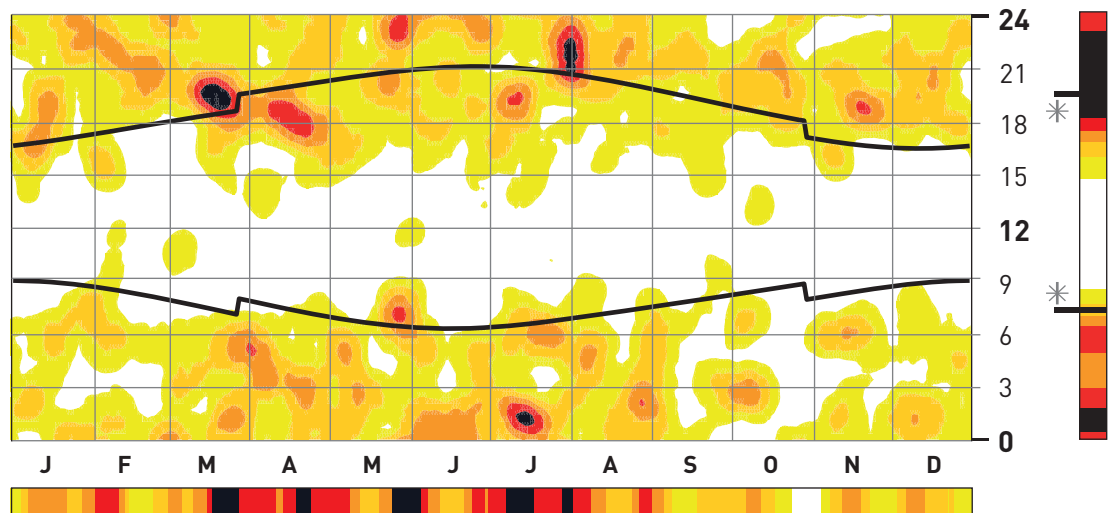


■ Tués avec facteur alcool 30,8 %  
 ■ Tués sans facteur alcool 69,2 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

On observe une variabilité de l'implication dans les accidents mortels de conducteurs avec un taux d'alcool supérieur au taux légal selon le sexe, l'âge, le mode de déplacement et également l'heure et le jour (la nuit et le week-end étant particulièrement propices).

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



| Tués/h  | 0,04 | 0,11 | 0,19 | 0,26 | 0,34 | 0,41 | Moy. 0,11  |
|---------|------|------|------|------|------|------|------------|
| Tués    | 125  | 341  | 317  | 137  | 34   | 10   | Tot. 964   |
| % tués  | 13 % | 35 % | 33 % | 14 % | 4 %  | 1 %  | Tot. 100 % |
| % année | 39 % | 34 % | 20 % | 6 %  | 1 %  | 0 %  | Tot. 100 % |

Source : ONISR, fichier des accidents.

**Niveau de mortalité selon les couleurs**

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 964 tués l'an, soit 1 tué toutes les 9 h 5.

**L'USAGE DES STUPÉFIANTS**

Pour l'année 2011, il est recensé 455 accidents mortels avec au moins un conducteur ayant eu un résultat positif aux stupéfiants. Ces accidents ont provoqué 499 décès (soit 13 % de la mortalité routière totale). Ce nombre de décès est constant depuis 2008.

Bien qu'en progrès constant depuis 2008, le nombre de dépistage des stupéfiants renseignés dans le fichier BAAC chez les conducteurs impliqués dans les accidents reste trop faible pour cerner précisément les enjeux de cette accidentalité. La mise en œuvre de la disposition de la LOPPSI qui impute aux conducteurs positifs les frais de dépistage devrait progressivement faire évoluer favorablement le niveau de réalisation des dépistages de drogue dans les accidents.

Comme pour l'alcool, l'étude SAM a estimé le risque d'être responsable d'un accident mortel chez les conducteurs attaché au cannabis seul à 1,8. Associé à l'alcool, le niveau de risque s'établit à 14. Il est très proche du produit de ces deux risques ( $15,3 = 1,8 \times 8,5$ ).

↓ ANNÉES 2008 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SELON LES RÉSULTATS DES DÉPISTAGES DE DROGUE

| Année | Résultats examens<br>drogue<br>(dépistage<br>et prise de sang) | Accidents* |        |              |        | Victimes** |        |         |        |
|-------|--|------------|--------|--------------|--------|------------|--------|---------|--------|
|       |  | Corporels  |        | Dont mortels |        | Tués       |        | Blessés |        |
| 2008  | Résultats positifs   | 1 314      | 1,8 %  | 438          | 11,1 % | 498        | 11,6 % | 1 758   | 1,9 %  |
|       | Résultats négatifs   | 2 935      | 3,9 %  | 1 343        | 34,1 % | 1 475      | 34,5 % | 3 241   | 3,5 %  |
|       | Indéterminés   | 70 238     | 94,3 % | 2 152        | 54,7 % | 2 302      | 53,8 % | 88 799  | 94,7 % |
|       | Ensemble   | 74 487     | 100 %  | 3 933        | 100 %  | 4 275      | 100 %  | 93 798  | 100 %  |
| 2009  | Résultats positifs   | 1 526      | 2,1 %  | 467          | 11,8 % | 510        | 11,9 % | 2 060   | 2,3 %  |
|       | Résultats négatifs   | 3 915      | 5,4 %  | 1 475        | 37,3 % | 1 592      | 37,3 % | 4 276   | 4,7 %  |
|       | Indéterminés   | 66 874     | 92,5 % | 2 014        | 50,9 % | 2 171      | 50,8 % | 84 598  | 93 %   |
|       | Ensemble   | 72 315     | 100 %  | 3 956        | 100 %  | 4 273      | 100 %  | 90 934  | 100 %  |
| 2010  | Résultats positifs   | 1 521      | 2,3 %  | 468          | 12,6 % | 522        | 13,1 % | 2 007   | 2,4 %  |
|       | Résultats négatifs   | 4 147      | 6,2 %  | 1 403        | 37,9 % | 1 502      | 37,6 % | 4 763   | 5,6 %  |
|       | Indéterminés   | 61 620     | 91,6 % | 1 835        | 49,5 % | 1 968      | 49,3 % | 77 691  | 92 %   |
|       | Ensemble   | 67 288     | 100 %  | 3 706        | 100 %  | 3 992      | 100 %  | 84 461  | 100 %  |
| 2011  | Résultats positifs   | 1 832      | 2,8 %  | 455          | 12,5 % | 499        | 12,6 % | 2 452   | 3 %    |
|       | Résultats négatifs   | 9 341      | 14,4 % | 1 619        | 44,4 % | 1 752      | 44,2 % | 11 332  | 13,9 % |
|       | Indéterminés   | 53 851     | 82,8 % | 1 573        | 43,1 % | 1 712      | 43,2 % | 67 467  | 83 %   |
|       | Ensemble   | 65 024     | 100 %  | 3 647        | 100 %  | 3 963      | 100 %  | 81 251  | 100 %  |

\* Un accident est dit « à résultat positif » (pour la drogue) si l'un au moins des conducteurs impliqués est testé positif ; il est « à résultat négatif » si tous les conducteurs impliqués sont testés négatifs ; sinon (aucun conducteur positif et au moins un conducteur indéterminé), il est dit « indéterminé ».

\*\* Dans le tableau ci-dessus, une victime (quoique pas forcément en cause) est référencée comme « à résultat positif », « à résultat négatif » ou « indéterminé » selon que son accident est établi comme tel.

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

## LA PRISE DE MÉDICAMENTS

Une recherche (projet CESIR-A) coordonnée par une équipe de l'INSERM a pu évaluer l'impact de la consommation de médicaments sur le risque de survenue d'accidents de la circulation. Les résultats de cette étude portent sur plus de 70 000 conducteurs, chacun impliqué dans un accident survenu entre 2005 et 2008.

L'étude a permis d'estimer à près de 3 % la proportion d'accidents attribuable à une consommation de médicaments.

Elle démontre :

- la pertinence du système d'information des usagers sous forme de trois pictogrammes de couleur différente apposés sur le conditionnement des médicaments présentant un risque potentiel ;
- que la prise de médicaments comportant un pictogramme de niveau 2 ou de niveau 3 augmente le risque d'accident et que celui-ci est accru avec le nombre de médicaments potentiellement dangereux consommés ;
- que la prise d'antidépresseurs entraîne une augmentation significative du risque d'être responsable d'un accident de la route. Ce risque est accru à certaines étapes clés du traitement telles que les périodes d'initiation ou de modification du traitement.

## PERTE DE VIGILANCE

La vigilance correspond à un état de veille. La complexité de la conduite demande au conducteur un niveau de vigilance optimal. Les facteurs de dégradation de la vigilance peuvent être liés à l'individu, et au premier chef à la qualité chronique de son sommeil. Des facteurs circonstanciels provoquent également une dégradation de la qualité du sommeil : la fatigue (temps de conduite trop long par exemple) et la consommation de psychotropes (alcool, médicaments, drogues). Ils peuvent également être liés à la situation de conduite dans son caractère monotone et répétitif.

Ces informations ne figurent pas dans les fiches BAAC et ne peuvent être estimées que par une analyse des circonstances de l'accident à travers les procès-verbaux d'accident.

Toutefois, les données d'accidentalité du fichier BAAC prévoient le motif « malaise et fatigue » quand les forces de l'ordre intervenues sur la scène d'accident considèrent ce motif comme manifeste et déterminant dans l'accident.

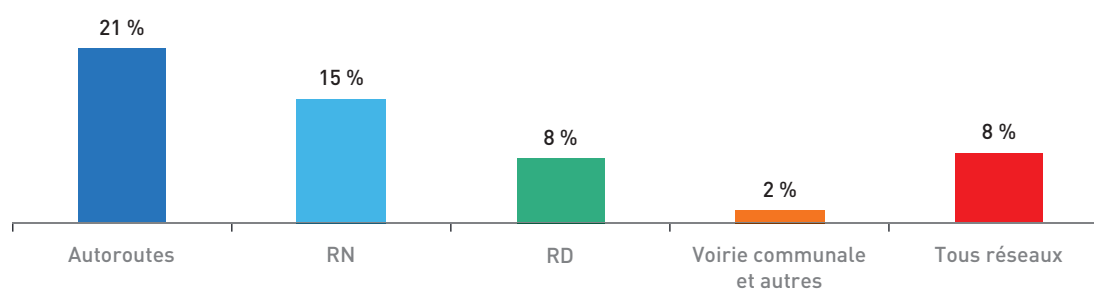
Le facteur « malaise et fatigue » dans les décès routiers est invariant : 8 % de 2008 à 2011.

Il est très différencié selon les réseaux : en 2011, 21 % sur autoroutes (contre 18 % en 2010), 15 % sur RN, 8 % sur RD et 2 % seulement sur le réseau tertiaire. Il est d'autant plus élevé que la voie est importante (et que la vitesse autorisée est élevée).

Ce motif se manifeste beaucoup plus le jour que la nuit (205 tués au motif « malaise et fatigue » de jour contre 128 de nuit).

### ↓ ANNÉE 2011 – TAUX DE MISE EN CAUSE « MALAISE ET FATIGUE » DANS LA MORTALITÉ ROUTIÈRE PAR TYPE DE ROUTE

| Année | Autoroutes  |           |       | RN          |           |       | RD          |           |       | Voirie communale et autres |           |       | Tous réseaux |           |       |
|-------|-------------|-----------|-------|-------------|-----------|-------|-------------|-----------|-------|----------------------------|-----------|-------|--------------|-----------|-------|
|       | Tués « MF » | Tous tués | Ratio | Tués « MF » | Tous tués | Ratio | Tués « MF » | Tous tués | Ratio | Tués « MF »                | Tous tués | Ratio | Tués « MF »  | Tous tués | Ratio |
| 2011  | 62          | 295       | 21 %  | 51          | 341       | 15 %  | 208         | 2 621     | 8 %   | 12                         | 706       | 2 %   | 333          | 3 963     | 8 %   |
| JOUR  | 23          | 121       | 19 %  | 38          | 191       | 20 %  | 135         | 1 527     | 9 %   | 9                          | 412       | 2 %   | 205          | 2 251     | 9 %   |
| NUIT  | 39          | 174       | 22 %  | 13          | 150       | 9 %   | 73          | 1 094     | 7 %   | 3                          | 294       | 1 %   | 128          | 1 712     | 7 %   |



Source : ONISR, fichier des accidents.

Tués « MF » = tués dans des accidents avec mise en évidence de la cause « malaise et fatigue » chez l'un au moins des conducteurs impliqués.

## LES DISTANCES DE SÉCURITÉ

La règle portant sur l'intervalle de sécurité entre véhicules est fixée par l'article R. 412-12, I du Code de la route : « Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes. »

Cette règle est très peu respectée : le taux d'infraction ambiant dépasse toujours 50 %. Or les collisions par l'arrière et les collisions en chaîne totalisent respectivement 5,2 % (207 tués) et 1,4 % (55 tués) de la mortalité routière et respectivement : 12,1 % et 4,1 % des blessés.

Lorsque que le trafic est dense, les mesures réalisées depuis plusieurs années donnent des résultats sans variation : 12 % des conducteurs ménageaient un temps intervéhiculaire (TIV) inférieur à une seconde par rapport au véhicule qui les précédait, et 51 % des conducteurs appliquaient un TIV inférieur à deux secondes.

## LES DISTRACTEURS

On entend par « distraction » du conducteur le détournement ponctuel de son attention de ses tâches immédiates de conduite vers d'autres tâches mobilisant significativement son attention. Cet état correspond à une perte momentanée du contrôle de l'activité de conduite car ses capacités de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents sont amoindries.

Certaines études mettent en évidence qu'environ 25 % à 50 % des accidents corporels (selon la portée que l'on donne à la notion d'attention perturbée) seraient dus à un défaut d'attention. L'exploitation de la rubrique « facteurs liés à l'usager » du Fichier national des accidents pour l'année 2011 montre que, dans au moins 4,1 % des décès routiers, le facteur « attention perturbée » serait présent pour au moins un des conducteurs impliqués.

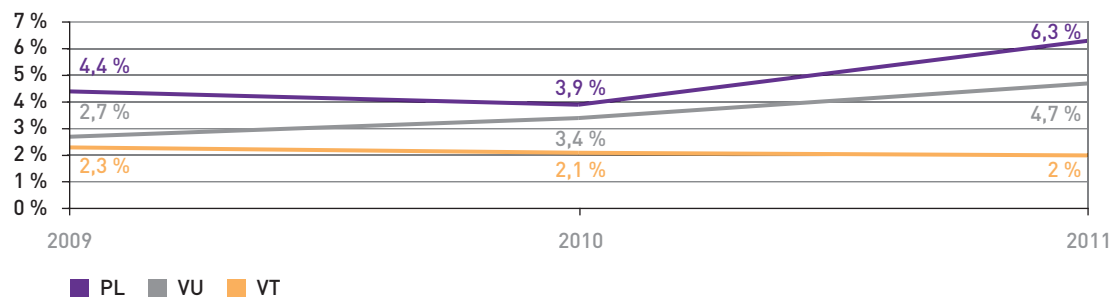
Parmi les défauts d'attention, se classe l'usage du téléphone au volant – avec ou sans kit mains libres, dont la pratique s'étend malgré la réglementation qui l'interdit.

Les résultats du sondage réalisé au bord des routes en 2011 sur l'utilisation du téléphone portable montrent qu'environ 2 % de conducteurs hors deux-roues motorisés sont observés avec un téléphone tenu en main.

La pratique paraît décliner depuis 2009 chez les automobilistes (sans doute par substitution de systèmes de téléphonie intégrés ou kits mains libres). En revanche elle s'accroît de façon très inquiétante en usage professionnel : en 2011, 4,7 % pour les véhicules utilitaires et 6,3 % pour les poids lourds.

Une expertise collective réalisée par l'INSERM et l'IFSTARR en 2010 sur ce sujet estime que téléphoner en conduisant (au final, quel que soit le moyen employé, tenu en main ou avec un kit mains libres), essentiellement du fait de la captation d'attention, multiplie par 3 le risque d'accident matériel ou corporel. Cette expertise conclut que près d'un accident corporel de la route sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

### ↓ ANNÉE 2009 À 2011 - PROPORTION DANS LE TRAFIC DE TÉLÉPHONE MOBILE TENU EN MAIN



Source : ONISR, observatoire des comportements.

## LE PORT DE LA CEINTURE

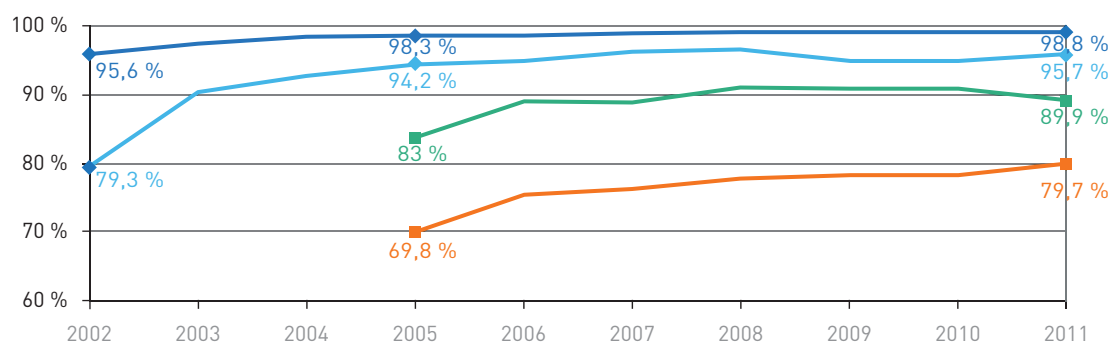
Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années, notamment à partir de 1992 quand le non-port de la ceinture a été sanctionné par le retrait d'un point de permis, puis de 2003, quand cette sanction est passée à trois points.

Globalement, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme est stable. Il atteint 97,8 % en 2011.

Le taux de port de la ceinture est plus faible aux places arrière : autour de 84 % depuis 2008 avec cependant un écart important entre les enfants (autour de 90 %) et les adultes (autour de 78 %).

↓ ANNÉES 2002 À 2011 – ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ EN CIRCULATION DANS LES VOITURES DE TOURISME

| Année | Places avant  |               | Places arrières |         |
|-------|---------------|---------------|-----------------|---------|
|       | Rase campagne | Milieu urbain | Enfants         | Adultes |
| 2002  | 95,6 %        | 79,3 %        |                 |         |
| 2003  | 97,2 %        | 90 %          |                 |         |
| 2004  | 98,1 %        | 92,5 %        |                 |         |
| 2005  | 98,3 %        | 94,2 %        | 83 %            | 69,8 %  |
| 2006  | 98,4 %        | 94,7 %        | 88,8 %          | 75,1 %  |
| 2007  | 98,6 %        | 95,9 %        | 88,6 %          | 76 %    |
| 2008  | 98,9 %        | 96,3 %        | 90,8 %          | 77,5 %  |
| 2009  | 98,9 %        | 94,6 %        | 90,6 %          | 78 %    |
| 2010  | 98,9 %        | 94,6 %        | 90,6 %          | 78 %    |
| 2011  | 98,8 %        | 95,7 %        | 88,9 %          | 79,7 %  |



Source : ONISR, observatoire des comportements.

■ À l'avant en rase campagne ■ À l'avant en milieu urbain  
■ À l'arrière par les enfants ■ À l'arrière par les adultes

Dans les accidents corporels en 2011, 22 % des personnes tuées n'étaient pas ceinturées. Cette part tombe à 6 % pour les blessés hospitalisés et 2 % pour les blessés légers.

Ainsi, sur les 2 062 personnes tuées dans des véhicules de tourisme, on estime qu'une sur cinq n'était pas ceinturée. Pour une victime d'accident, le non-port de la ceinture correspond à un surrisque de décès considérable, de l'ordre de 10 (combinaison d'un surrisque comportemental global – l'oubli ou le refus de la ceinture accompagnent souvent d'autres facteurs de risque – et de l'absence effective de protection en cas de choc).

## LE PORT DU CASQUE À MOTO

Le port du casque pour tous les usagers de motocyclettes a été rendu obligatoire en 1973. Pour l'instant, c'est le seul équipement individuel de sécurité imposé pour circuler sur une motocyclette.

Le taux de port global observé en circulation n'est que de 93 %, il est donc manifeste que cet équipement est loin d'être porté par tous.

En 2011, 2 % des motocyclistes conducteurs décédés ne portaient pas de casque et 5 % des passagers. L'ensemble correspond à 16 personnes tuées.

## ↓ ANNÉES 2010 À 2011 – TAUX DE PORT DU CASQUE EN CIRCULATION

39

| Milieu        | Type de réseau             | 2010 (en %) | 2011 (en %) |
|---------------|----------------------------|-------------|-------------|
| Rase campagne | Autoroutes de liaison      | 96          | 94          |
|               | Autoroutes de dégagement   | 95          | 97          |
|               | RN à 2 × 2 voies           | 88          | 88          |
|               | Autres RN                  | 93          | 95          |
|               | RD à grande circulation    | 98          | 92          |
| Milieu urbain | RN en agglomération        | 91          | 91          |
|               | Ensemble agglos province   | 94          | 94          |
|               | Agglo parisienne           | 98          | 99          |
|               | ... dont Paris intra muros | 99          | 100         |

Source : ONISR,  
observatoire  
des comportements.

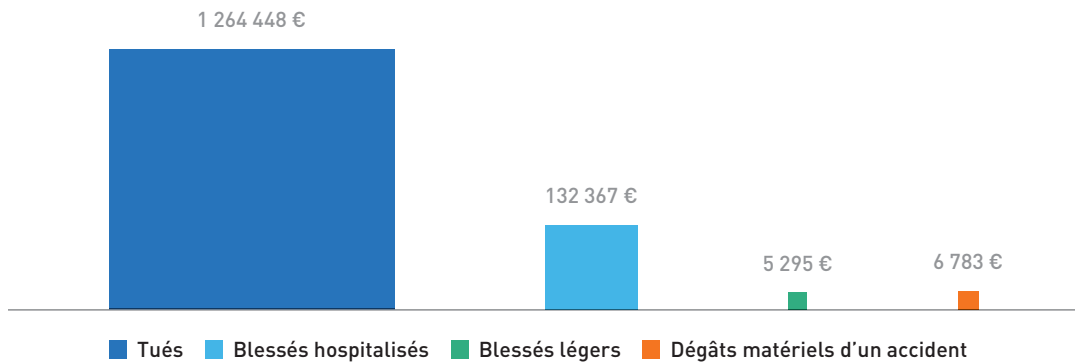


# Le coût de l'insécurité routière

## ÉVALUATION DES COÛTS 2011 : 23 MILLIARDS

Depuis l'année 2003, l'ONISR emploie la même méthodologie d'évaluation du coût de l'insécurité routière (sur la base de travaux du Commissariat général au Plan) avec emploi des valeurs tutélares *ad hoc*, dûment révisées d'année en année. Il s'agit ici du coût global estimé pour la Nation qui ne peut être comparé aux coûts pour les victimes, aux coûts pour les assurances, aux coûts pour la sécurité sociale, etc.

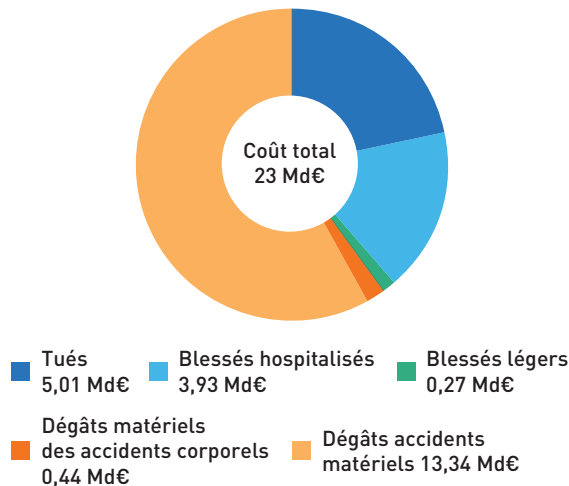
### ↓ ANNÉE 2011 - COÛT UNITAIRE DE L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents.

Le coût de l'insécurité routière en 2011, calculé sur la base des prix unitaires ci-dessus, s'établit à 23 milliards d'euros (Md€), dont environ 5 Md€ au titre de la mortalité, 4 Md€ au titre des hospitalisations, 0,3 Md€ pour les victimes légères, 0,4 Md€ pour les dégâts matériels des accidents corporels et enfin 13,3 Md€ pour le coût des accidents purement matériels. Ainsi, plus de la moitié de ce coût correspond à la masse des accidents non corporels et correspond aux simples dégâts matériels en responsabilité civile. Cette part de l'accidentalité est donc sous-estimée.

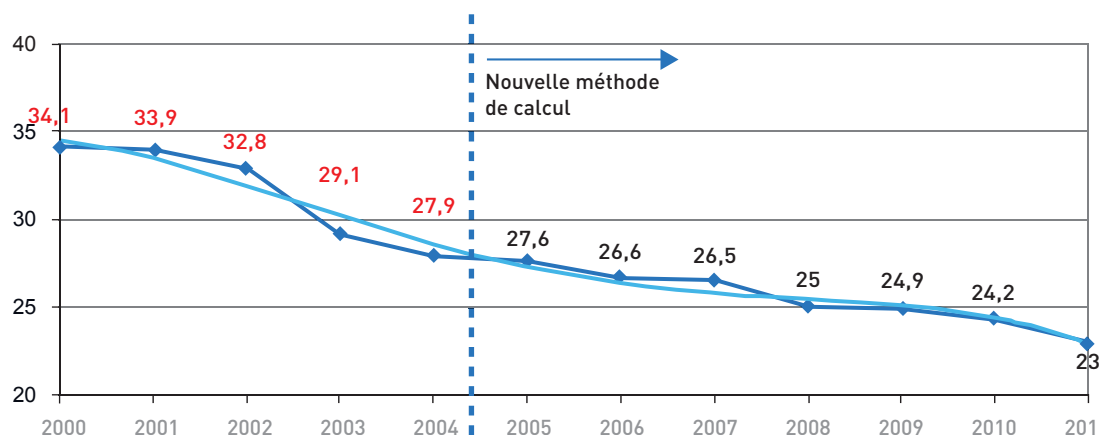
### ↓ ANNÉE 2011 - COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILLIARDS D'EUROS



## ÉVOLUTION DEPUIS L'ANNÉE 2000

Ce coût de l'insécurité routière décroît presque régulièrement en euros constants depuis 2005 : de 27,6 Md€ (valeur 2011) en 2005 à 23 Md€ en 2011. Cette baisse traduit l'amélioration globale du niveau de sécurité.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DU COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILLIARDS D'EUROS  
CONSTANTS VALEUR 2011



Source : ONISR.

## Délits routiers et infractions<sup>5</sup>

Après une légère baisse en 2010, le nombre des délits routiers est en augmentation en 2011 (+ 3,7 % avec 572 796 infractions relevées en 2011). Parmi ces délits, 30 % constituent des infractions relatives à l'alcoolémie au volant, 23,7% sont des infractions pour délits de fuite et 18,5 % des infractions liées au défaut de permis de conduire.

Concernant les contraventions, leur nombre (22 863 088 en 2011) est en hausse de + 4,5 %, essentiellement due à l'augmentation du nombre d'infractions enregistrées dans le cadre des contrôles automatisés. Les contrôles automatisés, avec 10 394 788 contraventions enregistrées (9 649 052 au titre de la vitesse et 745 736 au titre des franchissements de feux rouges), génèrent 45,5 % de l'ensemble des contraventions.

Parmi ces contraventions, on observe que celles concernant les excès de vitesse (10 741 848 en 2011) sont en hausse de + 6,4 % par rapport à 2010 avec + 6,5 % pour celles relevant du contrôle sanction automatisé (CSA) et + 5,4 % pour celles hors CSA (1 092 796 en 2011). Les contraventions pour alcoolémie inférieure à 0,8 g/l de sang (118 622 contraventions en 2011) sont en hausse de + 14,3 % par rapport à 2010. Celles pour défaut d'éclairage et de signalisation (79 188 contraventions en 2011) sont en hausse de + 4 % avec, dans cette catégorie, une augmentation de + 15 % pour les seules contraventions relatives à l'éclairage et à la signalisation des cycles, cyclomoteurs et quadricycles légers. Le nombre de contraventions relatives aux règles de priorité (stop, feux rouge et jaune, etc.) progresse de + 69,9 % (1 113 200 infractions en 2011). Hors CSA, les infractions relevées aux règles de priorité sont stables (367 484 unités en 2011).

Dans les accidents mortels, 5 748 dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2011 dont 17,24 % se sont révélés positifs. Pour les stupéfiants, le nombre de dépistage s'élève à 4 600 pour un taux de positivité de 11,1 %.

En 2011, des données relatives aux auteurs présumés d'accidents mortels ont été collectées auprès des forces de l'ordre, qui conduisent en particulier à déterminer les causes principales des accidents mortels.

| Causes principales des accidents mortels | Pourcentage |
|--|-------------|
| Vitesse                                  | 26,23       |
| Alcool                                   | 17,79       |
| Règle de priorité                        | 14,22       |
| Autres                                   | 39,69       |

Source : DMAT.

<sup>5</sup> Source : Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

Le document complet, intitulé *Le comportement des usagers de la route, bilan statistique de l'année 2011*, réalisé par la Direction de la modernisation et de l'action territoriale au sein du ministère de l'Intérieur peut être consulté et téléchargé à l'adresse suivante : <http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securite-routiere/Bilan-du-comportement-des-usagers-de-la-route>.

## Permis à points<sup>6</sup>

On retiendra que le nombre d'infractions génératrices de retraits de points a connu une très forte augmentation en 2011 (+ 15,6 % par rapport à 2010). Sur les 977 351 infractions supplémentaires ayant entraîné un retrait de points en 2011, 63 % sont dus à une infraction liée aux excès de vitesse inférieurs à 20 km/h (4 940 299 en 2011 contre 4 327 248 en 2010).

Le nombre de points retirés a augmenté en parallèle de + 19,3 %. Il atteint 12 096 911 points en 2011. Sur les 1 957 389 points supplémentaires retirés en 2011 par rapport à 2010, 54 % sont dus à une infraction liée à un franchissement de feu rouge observée dans le cadre du contrôle automatisé et 31 % à une infraction liée aux excès de vitesse inférieurs à 20 km/h.

Le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une légère baisse de - 0,7% au cours de l'année 2011, après deux précédentes années de baisse nettement plus marquées (- 7% en 2010 et - 6% en 2009).

Parmi les motifs d'invalidation, 5 450 personnes ont vu leurs permis annulés pour solde de points nul pour la seule commission d'infractions de conduite en état d'ivresse ou d'alcoolémie et à l'opposé seulement 57 personnes ont vu leur permis de conduire invalidé pour solde nul en n'ayant commis qu'un seul type d'infraction pour excès de vitesse inférieur à moins de 20 km/h. On notera également que 937 personnes ont eu leur permis invalidé au seul motif de non-respect d'un stop ou d'un feu rouge.

Les permis probatoires invalidés pour solde de points nul représentent 19,2 % de l'ensemble des permis invalidés en 2011 soit une baisse de - 7,5% par rapport à 2010.

Enfin, 2,5 millions de titulaires du permis de conduire ont vu rétablir en 2011 leur capital initial de 12 points. Ce chiffre est en hausse par rapport à 2010 (+ 5,5 %).

Le document complet, intitulé *Le permis à point, bilan de l'année 2011*, établi par la Direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT) du ministère de l'Intérieur, peut être consulté et téléchargé à l'adresse suivante : <http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securite-routiere/Bilan-du-permis-a-points>.

## Condamnations<sup>7</sup>

43 % des condamnations prononcées en 2010 pour délits et contraventions de 5<sup>e</sup> classe sanctionnent des infractions à la sécurité routière.

59 % des condamnations prononcées sanctionnent un manquement aux règles de la conduite dont 84 % concernent une conduite en état alcoolique, soit 1,2 % de moins qu'en 2009 mais 37 % de plus qu'en 2000.

Les condamnations pour homicides involontaires sont en baisse depuis 2002 dans les mêmes proportions que la baisse de la mortalité enregistrée pendant la même période. En 2010, on en dénombrait 772, soit 20,8 % des accidents mortels.

<sup>6</sup> Source : Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

<sup>7</sup> Source : Ministère de la justice .



**PARTIE 2 #**

# **DONNÉES DE SITUATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

# Les grandes dates de la sécurité routière

## 1893

- Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules.

## 1899

- Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :
  - limitant la vitesse à 30 km/h en rase campagne et à 20 km/h en agglomération ;
  - instituant le récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise ;
  - instituant le certificat de capacité, valable pour la conduite des véhicules.

## 1917

- Création des premières auto-écoles.

## 1921

- Décret du 27 mai instaurant le code de la route.

## 1922

- L'appellation « permis de conduire » remplace officiellement celle du certificat de capacité.
- Installation du premier feu rouge à Paris.

## 1931

- Première convention internationale relative à l'unification et la mise en place des panneaux de circulation.

## 1949

- Création de la Prévention routière.

## 1954

- Décret du 10 juillet portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum 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.

## 1957

- Mise en place du premier Service médical d'urgence (SMUR) à Salon-de-Provence.

## 1958

- Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.
- Mise en place d'une réglementation nationale des auto-écoles et création d'un diplôme d'enseignant de la conduite.

## 1959

- Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse, mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

### 1961

- Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.
- Création de l'Organisme national de sécurité routière (ONSER) devenu Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) en 1985.

### 1962

- Décret du 12 octobre limitant la vitesse à 60 km/h en agglomération avec relèvement possible à 80 km/h dans certaines traverses sur les grands itinéraires.

### 1964

- Obligation d'installer sur les nouveaux poids lourds une barre d'encastrement.

### 1965

- Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

### 1969

- Décret du 5 février limitant à 90 km/h la vitesse pour les titulaires d'un permis de conduire de moins d'un an.

### 1970

- Création de la mission interministérielle à la sécurité routière.
- Loi du 9 juillet, applicable le 1<sup>er</sup> 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 des véhicules neufs de ceintures trois points aux places avant.

### 1972

- Décret du 5 juillet instituant un comité interministériel de la sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

### 1973

- Décret du 28 juin 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.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1<sup>er</sup> juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1<sup>er</sup> avril 1970.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1<sup>er</sup> juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.
- Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur routes et 120 km/h sur autoroutes.

### 1974

- Décret du 13 mars fixant les limitations de vitesse à :
  - 140 km/h sur les autoroutes ;
  - 115 km/h sur les voies expressives à 2 × 2 voies ;
  - 90 km/h sur les autres routes.
- Décret du 6 novembre fixant la limitation de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974, à :
  - 130 km/h sur les autoroutes ;
  - 110 km/h sur les voies expressives à 2 × 2 voies ;
  - 90 km/h sur les routes.

## 1975

- Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération à compter du 1<sup>er</sup> janvier.
- Arrêté du 16 juillet 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.
- Décret du 26 août relatif à :
  - l'interdiction de transporter des enfants de moins de 10 ans aux places avant des voitures de tourisme ;
  - l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.
- Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

## 1976

- Obligation, à compter du 1<sup>er</sup> octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.
- Arrêté relatif à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants transportés en voiture.

## 1977

- Arrêté relatif aux conditions de délivrance de l'attestation scolaire de sécurité routière.
- Arrêté relatif à l'installation obligatoire des ceintures aux places arrière et à l'installation de ceintures à enrouleur aux places avant des véhicules mis en circulation à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1978.

## 1978

- Loi du 12 juillet 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

- Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1<sup>er</sup> octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.
- Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

## 1980

- Port obligatoire du casque pour les usagers de cyclomoteurs en toutes circonstances.
- Décret du 9 janvier portant réforme du permis moto.

## 1982

- Création de la Direction de la sécurité et de la circulation routières.
- Le Comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :
  - Réagir : réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
  - Objectif – 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.
- Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :
  - 80 km/h sur les routes ;
  - 100 km/h sur les voies express à 2 × 2 voies ;
  - 110 km/h sur les autoroutes.



### 1983

- Création de la Ligue contre la violence routière.
- Mise en œuvre du programme de suppression des points noirs.
- Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :
  - a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1983 :
    - 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;
    - 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;
  - b) pour les véhicules de transports en commun :
    - 100 km/h pour les véhicules équipés de système antiblocage des roues ;
    - 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.
- Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.
- Loi du 8 décembre 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 automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

### 1984

- Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :
  - de réception, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1985 ;
  - de vente, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1986.
- Adoption de la résolution du Conseil des ministres des Transports de la Communauté européenne relative à la nécessité de prévoir des actions communautaires en matière de sécurité routière.

### 1985

- Arrêté du 4 juillet fixant au 1<sup>er</sup> janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défectuosité, pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.
- Loi du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes des accidents de la circulation et à l'accélération de la procédure d'indemnisation.

### 1986

- Année européenne de la sécurité routière.
- Loi du 17 janvier 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 des PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière).
- Création de la Fondation Anne-Cellier.
- Réforme du permis B avec l'élaboration d'un programme national de formation à la conduite automobile.
- Création des observatoires régionaux de sécurité routière.

### 1988

- Application généralisée de la conduite accompagnée à tous les départements.

### 1989

- Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1992.
- Livre blanc sur la sécurité routière.

### 1990

- Loi du 31 octobre portant (entre autres) sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.

- À compter du 1<sup>er</sup> décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.
- Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

### 1991

- Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

### 1992

- 1<sup>er</sup> janvier : obligation de réparation pour le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes.
- Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de 10 ans à toutes les places des véhicules équipés de ceintures de sécurité.
- 1<sup>er</sup> juillet : mise en application du permis à points.
- 1<sup>er</sup> décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.
- Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

### 1993

- Septembre : autorisation du troisième feu stop sur les automobiles.
- 24 novembre : décret créant un Observatoire national interministériel de sécurité routière placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière 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

- 5 mai : décret prévoyant le retrait d'un point du permis de conduire pour non-port de la ceinture pour les conducteurs automobiles ou du casque pour les motocyclistes.
- 11 juillet : décret renforçant la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la 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.
- 15 novembre : convention entre l'État et les trois familles d'assurances (FFSA, GEMA et GROUPAMA) par laquelle les compagnies s'engagent pendant trois ans à dépenser 0,5 % du montant des primes d'assurance de responsabilité civile à des actions de prévention.

### 1995

- 3 août : promulgation de la loi d'amnistie. En matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ, non seulement les délits comme c'était le cas en 1988, mais les contraventions donnant lieu au retrait de plus de trois points.
- 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang.

### 1996

- Décret du 4 juillet : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifiant l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :
  - accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
  - autorisation de conduire une 125 cm<sup>3</sup> si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
- Décret du 4 juillet 1996 : prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

### 1997

- 20 juin : rapport de la commission présidée par M. Verré sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs.

- 17 novembre : le brevet de sécurité routière est 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.
- 18 juin : loi adoptant le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur.

### 2000

- 2000 a été l'année de la grande cause nationale.
- 21 octobre : publication de la première note de conjoncture à partir des remontées rapides pour le mois de septembre. La première publication de résultats provisoires à partir de remontées rapides concernera l'année 2001 (21 janvier 2002).
- 23 au 29 octobre : première Semaine de la sécurité sur la route.

### 2001

- 22 mars : décret recodifiant la partie réglementaire du code de la route.
- 27 août : décret relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière.
- 28 août : décret portant création d'un Conseil national de la sécurité routière, qui a trois missions : proposition, études, évaluation.
- 23 novembre : décret relatif aux distances entre les véhicules et ensembles de véhicules.

### 2002

- 30 avril : décret stipulant que les jeunes qui atteindront l'âge de 16 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004 devront être titulaires du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette) et de l'attestation scolaire de sécurité routière pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire.
- 14 juillet : le président de la République décide de faire de la sécurité routière un des trois chantiers de son quinquennat.
- 6 août : la loi portant amnistie présidentielle limitant son champ d'application au regard des infractions.
- 17 septembre : premiers états généraux de la sécurité routière.
- Le Comité interministériel du 18 décembre décide notamment :
  - la mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé ;
  - l'aggravation des sanctions pour des faits d'homicide et blessures involontaires, certains comportements dangereux (conduite avec un taux d'alcoolémie, non-port de la ceinture de sécurité et du casque, usage du téléphone portable) ainsi que pour les récidivistes et les multi-infractionnistes ;
  - l'instauration du permis probatoire pour les conducteurs novices.

### 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 trois points du permis au lieu d'un point) ainsi que pour l'usage du téléphone portable (retrait de deux points).
- 14 mai : décret relatif à l'extension du port de la ceinture de sécurité aux occupants des poids lourds.
- 12 juin : loi renforçant la lutte contre la violence routière (aggravation des peines et instauration du permis probatoire).

- 9 juillet : décret relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars.
- 11 juillet : décret prévoyant le retrait de six points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.
- 27 octobre : inauguration du premier radar automatique de la vitesse sur la RN 20.
- 31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé.

## 2004

- 1<sup>er</sup> mars : mise en application du permis probatoire.
- Loi du 9 mars, dite loi Perben II, donnant un caractère délictuel à la conduite sans permis et au défaut d'assurance.
- 1<sup>er</sup> juillet : immatriculation des cyclomoteurs neufs.
- 14 octobre : décret portant création et organisation du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR).
- 25 octobre : décret relatif à l'abaissement du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transports en commun de personnes à 0,2 gramme par litre de sang.
- 31 octobre : recommandation portant sur l'allumage des feux de croisement le jour hors agglomération.
- 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<sup>er</sup> janvier : application des nouvelles définitions du tué et du blessé.
- 25 février : décret précisant que les véhicules de transports en commun de 10 tonnes et moins ainsi que les autres véhicules de plus de 3,5 tonnes et de 12 tonnes et moins doivent être équipés d'un limiteur de vitesse par construction.
- Décret du 30 mars d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance.
- 25 mars : décret relatif à l'obligation du conducteur d'un véhicule léger de s'assurer que tous les mineurs transportés ont attaché leur ceinture de sécurité.
- 20 octobre : états généraux de la sécurité routière.

## 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.
- 29 novembre : décret prévoyant, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, que chaque enfant transporté dans les véhicules légers doit être attaché selon le mode le plus approprié à sa morphologie.

## 2007

- 2 février : décret étendant aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs l'obligation d'allumage de jour des feux.
- Loi du 5 mars relative à la prévention de la délinquance et décret d'application du 9 mai relatif au permis de conduire prévoyant :
  - l'acquisition progressive du capital de 12 points par les conducteurs pendant la période probatoire du permis de conduire (trois ans ou deux ans pour ceux qui ont suivi un apprentissage anticipé de la conduite – AAC) ;
  - la simplification de la procédure d'information du conducteur dont le permis est invalidé pour solde de points nul ;
  - la possibilité d'obtenir, et non plus de solliciter, un nouveau permis au terme d'un délai de six mois d'invalidation ;

- la possibilité pour chaque titulaire du permis de conduire de connaître à tout moment son capital points à travers un accès sécurisé sur Internet.

- 21 décembre : le président de la République réunit un conseil restreint de sécurité routière et fixe l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici à 2012.

### **2008**

- 30 juillet : décret portant diverses dispositions de sécurité routière telles que :

- l'aménagement de zones de circulations particulières en agglomération (aires piétonnes, zones de rencontre, 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 rétroréfléchissant de nuit et lorsque la visibilité est insuffisante.

### **2009**

- 13 janvier : le CISR lance la réforme du permis de conduire.

- 3 juillet : installation des premiers dispositifs de contrôle du franchissement des feux rouges.

### **2010**

- 25 novembre : la recomposition gouvernementale confie au ministre de l'Intérieur la définition et la mise en œuvre de la politique en matière de sécurité et d'éducation routières, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules qui restent de la compétence du ministre de l'Écologie en charge des transports.

# Les études et la recherche au service de l'action publique

La politique des études et de la recherche menée par la DSCR a été reformulée début 2009, avec l'intention déclarée de mettre en place un pilotage plus serré de la commande et surtout de veiller à la valorisation des travaux – intégrant également les angles évaluatifs et prospectifs – dans l'optique d'infléchir, d'orienter et de nourrir l'action publique de sécurité routière.

L'apport de l'expertise et de la recherche est essentiel pour éclairer la décision publique dans le champ de la sécurité routière en vue :

- d'identifier et de calibrer les nouveaux risques émergents et les gisements de progrès à portée (prospectives et diagnostic) ;
- de spécifier et de préévaluer des actions possibles adaptées aux enjeux et aux diagnostics, notamment sur la base d'expériences étrangères ou de pilotes (parangonnage et préévaluation) ;
- ainsi que de postévaluer des politiques déjà en œuvre, en vue de les faire évoluer (postévaluation).

L'Europe conduit son propre effort de recherche en sécurité routière sous couvert des programmes-cadres pour la recherche et le développement technologique (PCRD), en rapport avec ses compétences supranationales en la matière (notamment, quant à la réglementation technique des véhicules), mais aussi en vue d'émuler les politiques nationales et de promouvoir leur convergence.

Le paysage français de la recherche en sécurité routière (recherche au sens large, y compris l'appui méthodologique et l'expertise technique apportés aux acteurs institutionnels) peut se décrire ainsi :

**1. La recherche incitative PREDIT<sup>1</sup> et la recherche institutionnelle assumée par l'IFSTTAR :** la DSCR, en liaison avec la Direction de la recherche et de l'innovation (DRI) du ministère en charge de l'écologie et des transports, est associée à l'orientation et au suivi des programmes correspondants. Les thématiques de la sécurité routière sont dans le portefeuille du GO2<sup>2</sup> du PREDIT qui traite de la qualité et de la sécurité des systèmes de transport.

**2. La recherche générée par la Fondation sécurité routière (FSR),** fondation reconnue d'utilité publique à capital consommable dans laquelle l'État a apporté 50 % du capital de sa création.

**3. La recherche privée :** notamment, le LAB (laboratoire de recherche commun à Renault et PSA) et le CEESAR (association hébergée par le LAB, spécialisée dans l'étude de l'accidentalité en termes de comportements et de mécanismes d'accidents) qui travaillent en relation avec des équipes de recherche des constructeurs et des équipementiers du secteur automobile.

Soulignons que l'aide publique à des partenariats de recherche du secteur privé avec le secteur public est décidée après une labellisation par les pôles de compétitivité. La sécurité routière est un domaine d'activité stratégique du pôle de compétitivité Mov'eo/Basse-Normandie, Haute-Normandie et Île-de-France.

**4. La recherche financée ou cofinancée par la DSCR,** qui mobilise principalement le réseau scientifique et technique (RST) du MEDDE ainsi que l'INSERR<sup>3</sup>, mais aussi certaines équipes universitaires ou laboratoires du CNRS, des équipes de l'INSERM ou de l'ISPED, l'UTAC, etc. L'animation du pilotage de ces programmes, en concertation interpartenaire, est confiée par la DSCR à l'ONISR depuis 2009, comme décrit plus loin.

Dans ce contexte, l'ONISR s'est doté en avril 2011<sup>4</sup>, à titre intérimaire, d'un collège des experts de 14 membres qui assure aujourd'hui le double rôle de vivier d'expertise individuelle de haut niveau et

<sup>1</sup> PREDIT : Programme de recherches et d'innovation des transports terrestres.

<sup>2</sup> Groupe opérationnel 2 du PREDIT, en charge du domaine « Qualité des systèmes de transport ».

<sup>3</sup> INSERR : Institut national d'éducation routière et de recherche.

<sup>4</sup> Dans l'attente de la revitalisation du CNSR et de la recréation du comité des experts associé. Le CSIR de mai 2011 s'est depuis engagé dans ce sens.

d'instance collective de surveillance scientifique de l'ONISR, qu'il s'agisse de ses méthodes statistiques ou de la conduite de la recherche.

En effet l'ONISR anime, en liaison avec la conseillère technique Recherche auprès du délégué interministériel à la sécurité routière et en s'appuyant sur la sous-direction des actions transversales et des ressources (ATR) de la DSCR, le Comité des études de la DSCR<sup>5</sup> appelé à statuer sur tous les projets d'études et de recherches financés ou cofinancés par la DSCR. Plus spécifiquement, les projets sont examinés en comité à deux étapes ou plus : en opportunité avant lancement ; à mi-parcours ou aux étapes-clés dans le cas de projets complexes au long cours ; enfin au stade du rendu final, en vue de la recette et de la valorisation des résultats.

Plus globalement l'ONISR anime le cycle annuel de pilotage de la recherche en sécurité routière (bilan annuel et réorientation), et pilote l'exécution des programmes qui en découlent.

La thématique retenue fin 2010 pour prioriser le financement d'études et recherches par la DSCR au titre de l'année budgétaire 2011 couvrait les sujets suivants :

- la vitesse ;
- l'alcool au volant ;
- les deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) et leurs interactions avec le reste du trafic ;
- les altérations de la capacité à se déplacer liées à la santé (vieillesse, pathologies spécifiques, etc.) ;
- les « distractions dangereuses » du conducteur : téléphone au volant, etc. ;
- la sécurité des piétons et des nouveaux modes doux ;
- l'accidentalité domicile-travail ;
- le segment des véhicules utilitaires (VU), accidentalité spécifique.

Les moyens budgétaires ouverts à cet effet s'élevaient, en titre 3<sup>6</sup>, à 1,62 M€ de nouvelles autorisations d'engagement (AE)<sup>7</sup> et à 0,89 M€ de crédits de paiement (CP<sup>8</sup>) ; ainsi qu'à 1,5 M€ de crédits du titre 9<sup>9</sup>, au titre des prestations de valorisation de la recherche confiées au réseau scientifique et technique du ministère en charge de l'écologie et des transports (principalement aux centres d'études techniques de l'équipement – CETE).

## LA RECHERCHE AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### La recherche incitative : PREDIT

Le programme de recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) est conduit en interministériel. Il est porté par trois ministères l'Écologie, le Développement durable et l'Énergie (MEDDE), l'Industrie (MinEIE), la Recherche (MESR), ainsi que trois agences : la recherche (ANR), l'Environnement et la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et l'innovation OSEO. Le site pour plus d'information peut être directement consulté à cette adresse : <http://www.predit.prd.fr/>.

Vingt ans après sa création, une présentation à mi-parcours de la quatrième édition du PREDIT était présentée par son président les 10 et 12 mai 2011 à Bordeaux. Le PREDIT 4 (2008-2013) a fait l'objet d'un protocole d'accord signé en août 2008. La longévité assez atypique de ce programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres s'explique très probablement par le fait qu'il s'appuie sur un principe souple de protocole d'accord au travers duquel ministères et agences s'engagent sur plusieurs années.

<sup>5</sup> Qui regroupe : tous les services de la DSCR et les conseillers du délégué ; les organes concernés du RST au sens large (Sétra, CERTU, IFSTTAR, INSERR) ; au sein du ministère de l'Intérieur, depuis fin 2011, la DMAT, l'UCLIR, la DGGN, la DGPN et la PP ; et côté Écologie/Transports, la DGEC, la DGITM, le BEA-TT (CGEDD), la DRI et le SOeS (CGDD).

<sup>6</sup> Commandes ou subventions en argent frais.

<sup>7</sup> Permettant d'engager des commandes pour des prestations à exécuter et à facturer sur plusieurs années, éventuellement.

<sup>8</sup> Permettant d'acquitter des factures sur la même année budgétaire.

<sup>9</sup> Pseudo-commandes passées sur la base de valorisations internes des prestations d'agents de l'État, sur un mode strictement annuel.

### Les éditions depuis sa création

- Le Predit 1 (1990-1994) fut principalement consacré aux innovations technologiques dans les véhicules : TGV, véhicules automobiles, métro automatique léger. Il a bénéficié de 2,6 MdF (396,4 M€) de fonds publics.
- Le Predit 2 (1996-2000) a couvert un champ sensiblement plus large, disciplines engagées (implication des sciences de l'homme et de la société, des sciences de la vie...), mais aussi des objets de la recherche (organisation des services de transport, marchandises, interfaces portuaires...).

Ce deuxième programme a permis d'engager environ 1 400 recherches et a reçu plus de 300 M€ de fonds publics.

- Le Predit 3 (2002-2007) a été marqué par un effort accentué sur les transports de marchandises et les questions énergétiques et environnementales, effet de serre particulièrement, ainsi que par une diversification des recherches sur la sécurité publique. Ce troisième programme s'est élevé à 360 millions d'euros dont 20 % ont porté sur la sécurité routière.
- Le Predit 4 (2008-2013) axé sur le Grenelle de l'environnement, il recouvre l'ensemble des modes de transport terrestre : route, rail, voies d'eau, cabotage maritime, tant individuels que collectifs. En matière de sécurité routière il prolonge les recherches de ces dernières années et met l'accent sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Ce quatrième programme a un objectif d'investissement public de l'ordre de 400 M€.

En 2011, le groupe opérationnel 2 (GO2) « Qualité et sécurité des systèmes de transport » a lancé un appel à projets. Concernant la gestion des crises et des perturbations dans les transports, financé par la DRI à hauteur de 400 000 euros.

Le Predit, dispositif interministériel, permet la mise en cohérence des objectifs poursuivis par les différents financeurs. Avec les réseaux d'experts qu'il rassemble, il constitue un atout reconnu pour la gouvernance de la recherche pour les transports terrestres.

Ce protocole leur permet de garder la maîtrise des décisions des financements et il s'adapte aux changements du paysage de la recherche. Il a permis de présenter un certain nombre de recherches en cours ou achevées concernant la sécurité routière.

Le groupe opérationnel 2 du PREDIT « Qualité et sécurité des systèmes de transport » intègre l'objectif d'amélioration de la sécurité routière avec d'autres objectifs de politiques des transports. Il s'agit de répondre à des ruptures impactant durablement la recherche sur la qualité et la sécurité des systèmes de transports :

- le Grenelle de l'environnement (développement durable et démocratie participative) ;
- la crise financière et économique ;
- les nouveaux enjeux de sécurité routière avec un objectif chiffré moins de 3000 personnes tuées par an à l'horizon 2012, auquel s'ajoutent la réduction du nombre de blessés et la réduction de la gravité des accidents pour les usagers vulnérables ;
- l'évolution des mobilités (deux roues motorisés en particulier) et ses conséquences sur les congestions ;
- la création de nouvelles chaînes de transport multimodales ;
- le vieillissement de la population et sa gestion dans le domaine des transports ;
- les questions d'une surveillance toujours accrue et de son acceptabilité.

Le document de référence *Le livre blanc du GO2* a été édité par la Documentation française en mai 2011, sous le titre *Transports terrestres : de la sécurité à la qualité*. Les travaux du groupe dans le domaine de la sécurité routière s'organisaient autour de quatre axes : connaissance de l'accidentologie et de l'exposition au risque, dispositifs de prévention et de fiabilité des interactions dans le système de sécurité routière, cohésion sociale et développement durable, outils d'observation et d'évaluation.



### Recherches démarrées en 2011 concernant la sécurité routière dans le cadre du groupe opérationnel 2 (G02) « Qualité et sécurité des systèmes de transport ».

- SAFE MOVE for older drivers, Marin-Lamellet C., IFSTTAR, 2011 (Financement : ANR).
- VOIESUR : Véhicule Occupant Infrastructure - Études de la Sécurité des Usagers de la Route, Chauvel C., LAB, 2011 (Financement : ANR).
- ProETECH, Renaudin F., Dorel France, 2011 (Financement : FUI).
- RASSUR 79 : Radar Automobile Standardisé pour la Sécurité Urbaine et Routière à 79 GHz, Amiot E. Valéo, 2011 (Financement : FUI).

### La recherche spécifique : Fondation de la sécurité routière

La Fondation de la sécurité routière (FSR), reconnue d'utilité publique en décembre 2005, a été créée à l'initiative du ministère de la Recherche pour une durée minimale de cinq ans. L'action de cette fondation doit se situer en complément du soutien des pouvoirs publics à la recherche et à l'innovation dans le cadre du programme national PREDIT (dont la quatrième édition a été mentionnée ci-dessus) et du 7<sup>e</sup> programme-cadre de recherche 2007-2013 de l'Union européenne. La fondation prend également en compte des axes de travail prioritaires retenus dans le cadre du domaine d'action stratégique sécurité routière du pôle de compétitivité Mov'eo ainsi que du programme « Sécurité et Sûreté intégrées » du pôle LUTB 2015.

Cette fondation a pour but de définir, financer et promouvoir des programmes de recherche dans le domaine de la sécurité routière, en associant les champs technologiques aux champs des sciences humaines et sociales et des sciences de la vie, et notamment en matière d'accidentalité pour la connaissance des fondamentaux de l'insécurité routière, de la vulnérabilité de l'être humain et du véhicule pensé pour la prévention des accidents. Sa dotation s'élève à 5,8 M€ apportés à 49 % par l'État et à 51 % par des entreprises privées.

En 2011, le troisième appel à projets lancé couvrait quatre thèmes largement ouverts, l'expérience des appels précédents ayant démontré que des thèmes trop étroits était un risque de non-réponse. Le processus de sélection s'est enrichi d'une audition, par le conseil scientifique, des porteurs des projets sélectionnés, en préalable à l'instruction de la décision finale de financement par le Conseil d'administration. La date de clôture du dernier appel à projets remonte au 19 décembre 2011 et l'audition était fixée au jeudi 8 mars 2012 au matin dans les locaux de la fondation à Paris.

Les thématiques retenues portent sur l'accident : a) des causes aux conséquences (études des comportements, accidentalité nocturne, accidents sans tiers, conduite sous l'emprise de substances psychoactives, devenir à long terme des traumatisés graves). Les projets multidisciplinaires ou s'appuyant sur des structures possédant une expertise sur les sujets ont été privilégiés ; b) la conduite coopérative et interactive: de l'information utile à la saturation dangereuse, la question de la responsabilité humaine à bord du véhicule ; c) nouveaux véhicules et impact sur la sécurité (dont nouveaux moyens de déplacement, nouvelles technologies en matière d'énergie, de propulsion, de sécurité passive et préventive, notamment véhicules électriques et hybrides, impact sur la circulation) ; d) Infrastructures : comment améliorer la sécurité du futur ?

### La recherche institutionnelle : l'IFSTTAR

L'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, né le 1<sup>er</sup> janvier 2011 de la fusion de l'INRETS et du LCPC, est un établissement public scientifique et technique placé sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. L'IFSTTAR privilégie une approche systémique et multidisciplinaire associant sciences pour l'ingénieur, sciences de la vie et sciences humaines et sociales. Il est également associé aux travaux du fonds unique interministériel (FUI) et à ceux de l'Agence nationale pour la recherche (ANR).

L'IFSTTAR, établissement de référence sur la scène internationale, conduit des travaux de recherche finalisée et d'expertise dans les domaines des transports, des infrastructures, des risques naturels et de la ville pour améliorer les conditions de vie de nos concitoyens et, plus largement, favoriser un dévelop-

pement durable de nos sociétés. L'institut compte 1 250 agents répartis sur neuf sites différents en France. Il est organisé autour de 25 structures de recherche dont certaines travaillent plus spécifiquement sur la sécurité routière. Il s'agit du DEST, de l'EASE, du LBA, du LBMC, du LESCOT, du LEPSIS, du LIVIC, du LPC, de MA et de l'UMRESTTE. Six ERA (équipes de recherches associées) des CETE interviennent également sur ce champ, les ERA 12 (Lyon), 27 (Strasbourg), 31 (Nancy), 33 (Saint-Brieuc), 34 (Rouen) et 40 (Nantes).

Sur les six axes de deux contrats quadriennaux en cours, quatre traitent plus particulièrement de thématiques de sécurité routière. Ainsi plus de 30 % du personnel de recherches de l'IFSTTAR contribue à ce domaine d'activités. Les cinq thématiques de la DSCR sont abordées : l'accidentalité, les comportements de conduite, l'éducation et la prévention, les infrastructures, les véhicules et les aides à la conduite.

## **La recherche et les études financées ou cofinancées par la DSCR**

### Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA)

Le SETRA est un service technique du ministère de l'Écologie, du Développement durable, de l'Énergie (MEDDE), son intervention dans le domaine de la sécurité routière est axée sur l'évaluation des politiques publiques, la définition et le soutien du déploiement des démarches visant à améliorer la sécurité routière. Il organise et gère les systèmes d'information permettant une meilleure connaissance de l'accidentologie et la poursuite d'études et de renseignement des indicateurs. Il élabore des outils méthodologiques prenant en compte le comportement des usagers par rapport à l'infrastructure et aux divers aménagements de sécurité mis en place. Il développe des partenariats avec les collectivités territoriales et communique sur les méthodes. Il valorise et confronte les pratiques françaises à l'international. Il contribue aussi à mettre au point des dispositifs de contrôle automatisé des infractions et à les évaluer. Une information plus complète est proposée sur le site à l'adresse suivante : <http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/>.

### Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)

La vocation du CERTU est la capitalisation et la diffusion des savoirs et des savoir-faire pour le milieu urbain. En matière de sécurité routière, le CERTU veille à sa prise en compte dans l'ensemble des politiques publiques de ses domaines d'intervention, qu'il s'agisse des politiques de déplacement ou d'urbanisme. Par exemple pour les politiques de transport, l'objectif du développement de la marche, du vélo, des transports publics, conjointement à la réduction de l'usage de l'automobile en ville qui a été réaffirmée par plusieurs lois, se traduit par des reports modaux de l'automobile vers des modes plus vulnérables que l'automobile, notamment les deux-roues motorisés. Il s'agit donc d'accompagner ces changements en faisant évoluer notamment la prise en compte des usagers vulnérables, pour que la sécurité routière s'améliore avec la présence d'un plus grand nombre d'usagers vulnérables en déplacement.

Le CERTU capitalise les travaux issus de la recherche ou des collectivités, en France ou à l'étranger, en lien avec les centres d'études techniques de l'équipement. Ceci en partenariat avec les collectivités, sous pilotage de la DSCR pour le domaine de la sécurité routière en milieu urbain afin de construire des consensus pour adapter les règles et les recommandations, puis les diffuser. Sous ce lien : <http://www.certu.fr/> est montrée l'approche transversale de la sécurité et de la circulation routières.

### Institut national de sécurité routière et recherches (INSERR)

Fondé en 1993 à l'initiative des pouvoirs publics, l'INSERR est un groupement d'intérêt public (GIP). Cet organisme national de formation se dédie à la sécurité routière. Son siège social est basé à Nevers. Il dispose également de deux antennes. L'une, parisienne, où se situe principalement le département Études & Recherches de l'institut ; l'autre, réunionnaise, où les attentes liées aux problématiques d'insécurité routière sont importantes et les actions menées en collaboration avec les services de l'État, les collectivités territoriales et les grandes entreprises.

L'INSERR assure la maîtrise d'œuvre de la formation de différents acteurs du secteur soumis à une obligation de formation initiale et continue pour exercer leur activité, dont les inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière, les animateurs de stages « permis à points », les médecins appelés à siéger dans les commissions médicales primaires du permis de conduire, les experts automobiles compétents pour les véhicules gravement accidentés ou économiquement irréparables, etc. Plus récemment l'institut a engagé des formations dans le domaine de l'écoconduite. Le département Études & Recherches réalise des prestations d'études, d'expertise, de valorisation et d'audit, centrées sur la pédagogie de lutte contre l'insécurité routière – voir le site de l'institut : <http://www.inserr.org/>.

*Équipes universitaires et de laboratoires*

Des universités comme Nancy, Paris-Est, Provence ont des équipes impliquées dans le cadre de recherches interdisciplinaires portant sur les sciences de l'éducation et de la communication. Le CNRS en partenariat avec l'INSERM ou l'Institut de santé publique, d'épidémiologie et de développement (ISPED) ont des équipes qui mènent également des actions de recherche dans des domaines multidisciplinaires de l'épidémiologie, notamment pour la prévention et la prise en charge des traumatismes. L'Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle (UTAC) étudie, observe et contrôle le comportement des véhicules.

# L'accidentalité au niveau européen

Depuis une directive du 30 novembre 1993, l'Union européenne s'est dotée d'une base de données accidents intitulée CARE pour « Community database on Accidents on the Roads in Europe », c'est-à-dire « base de données communautaire sur les accidents de la route en Europe ». Elle est gérée par l'unité « Sécurité routière » de la Direction générale Mobilité et Transports (DG MOVE) de la Commission européenne.

Cette base permet à l'Union européenne de connaître les enjeux de l'insécurité routière de l'ensemble des États membres, de suivre son évolution et d'initier des actions, s'appuyant essentiellement sur l'échange des bonnes pratiques.

La base de données CARE se distingue des bases de données nationales dans la mesure où elle se limite à ne recueillir que des données très agrégées.

Une des principales difficultés de cette base concerne les différences de définition retenues entre États membres.

La seule harmonisation existante au niveau européen concerne la définition de la personne tuée sur la route, personne qui décède du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent.

Il existe par contre des définitions différentes, selon les pays, de l'accident de la route (voies privées ou non), de son caractère corporel (selon la nature des blessures et les soins prodigués) et des circonstances (par exemple, certains États membres comptabilisent les accidents pour cause de suicide comme la Finlande).

Ainsi, l'appréciation de la gravité des blessures étant variable d'un pays à l'autre, l'Union européenne a décidé en 2011 d'avoir comme projet une harmonisation des définitions des blessés graves et des blessés légers.

C'est aussi pourquoi le présent chapitre ne propose que des données des 27 pays de l'Union européenne sur la mortalité routière. Elles portent essentiellement sur l'année 2010 et les années antérieures, les données définitives de l'année 2011 n'étant connues pour un certain nombre de pays que très tardivement au cours de l'année 2012.

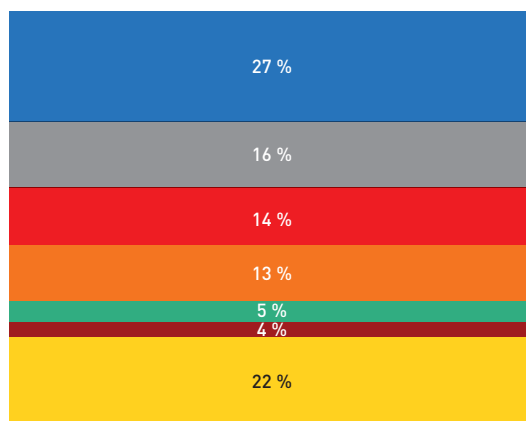
## OBJECTIFS 2011-2020 DE L'UNION EUROPÉENNE

La politique des transports de l'Union européenne comporte un volet « sécurité » important. En matière de sécurité des transports routiers, la Commission européenne avait lancé en 2003 un programme d'action pour la sécurité routière visant à diviser par deux le nombre de morts sur les routes de l'Union européenne à l'horizon 2010.

Même si la Commission admet elle-même que l'objectif n'a pas été atteint, la réduction du nombre de personnes tuées sur les routes de l'Union européenne entre 2001 et 2010 a tout de même atteint – 44 %. Sur la même période, la France a connu une baisse de – 51 %.

La Commission constate en outre que l'affichage d'une telle ambition (diviser par deux le nombre

↓ CONTRIBUTION AUX 102 000 VIES SAUVÉES DANS L'UE



■ France ■ Allemagne ■ Italie ■ Espagne  
 ■ Grande-Bretagne ■ Belgique ■ 21 autres pays membres

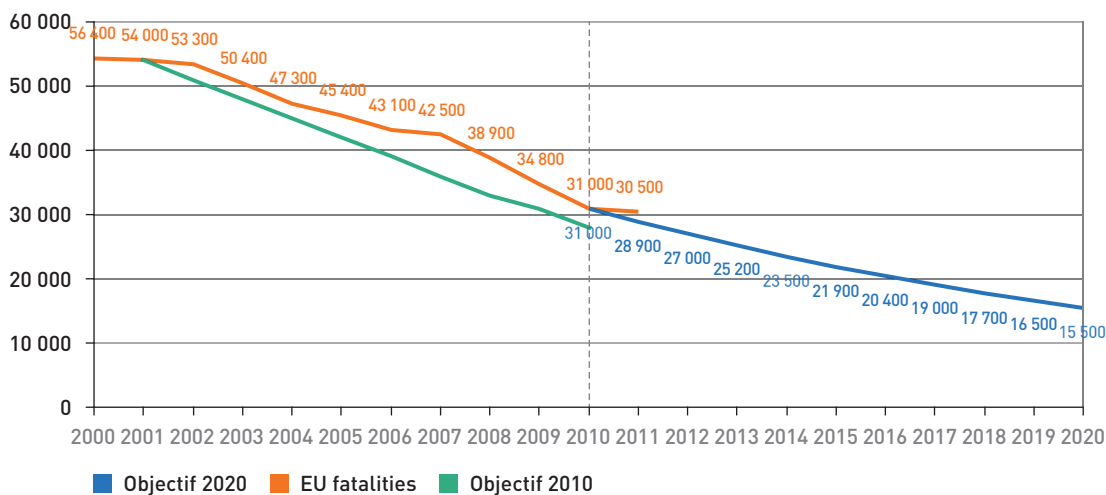
de tués) a toutefois permis d'enregistrer des progrès considérables dans certains États, devenus membres de l'Union européenne ces récentes années, et dans lesquels des politiques de sécurité routière déterminées ont été de ce fait engagées.

En tout, entre 2001 et 2011, 102 000 vies ont été préservées dans l'Union européenne. La France a contribué à ce résultat à hauteur de 27 %.

Au vu des résultats encourageants au niveau européen, mais encore insuffisants, la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 une nouvelle stratégie européenne en matière de sécurité routière pour la décennie à venir, à savoir 2011-2020. Elle vise à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Les initiatives proposées dans ces « orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 » consistent, entre autres, à fixer des normes de sécurité plus strictes pour les véhicules, à améliorer la formation des usagers de la route et à renforcer le contrôle du respect de la réglementation.

↓ OBJECTIFS 2010 À 2020 - MORTALITÉ ROUTIÈRE AU SEIN DE L'UE



Source : CARE.

Sept objectifs stratégiques ont été définis :

- améliorer les mesures de sécurité applicables aux poids lourds et aux voitures ;
- construire des routes plus sûres ;
- mettre au point des véhicules intelligents ;
- renforcer les exigences en matière de délivrance du permis de conduire et de formation des conducteurs ;
- renforcer le contrôle du respect des règles ;
- fixer des objectifs en ce qui concerne les blessés de la route ; et
- porter une attention renouvelée aux motocyclistes.

## BILAN PROVISoire 2011

Avec 30 408 personnes décédées (données provisoires), la réduction du nombre de victimes de la route dans l'Union européenne a fortement ralenti en 2011 (- 2 %) par rapport à la tendance observée tout au long de la dernière décennie (- 6 % en moyenne).

Les statistiques provisoires pays par pays indiquent un bilan contrasté. Le nombre de personnes tuées a sensiblement augmenté dans certains États membres de l'Union, tels que l'Allemagne (+ 9 %) et la Suède (+ 18 %), qui affichent généralement de très bons résultats en matière de sécurité routière.

Dans d'autres États membres déjà en retard dans ce domaine, tels que la Pologne et la Belgique, le nombre de victimes de la route s'est accru (respectivement + 7 % et + 4 %). Parmi les résultats encourageants, on note la Lettonie (- 18 %), la Roumanie (- 15 %), la Hongrie (- 14 %).

La France figure en 2011 au 14<sup>e</sup> rang de la meilleure réduction annuelle.

## BILAN DÉFINITIF 2010

En 2010, 1 114 980 accidents corporels ont été recensés dans les 27 pays de la Communauté européenne. Ils ont occasionné le décès de 31 029 personnes. Entre 2009 et 2010, il s'agit d'une baisse pour les accidents corporels de - 7 % et pour les personnes tuées de - 10,9 %.

Le coût de l'insécurité routière (hors accidents matériels) au sein de l'UE est estimé à 130 M€<sup>10</sup>.

Certains pays ont connu des baisses du nombre de personnes tuées remarquables entre 2009 et 2010. C'est le cas du Luxembourg (- 31,9 %) ou de Malte (- 25 %), pays déjà à la très faible mortalité (et donc sujet à des variations statistiques non significatives), mais aussi de la Suède (- 25,7 %). Seul, le Portugal a connu une augmentation du nombre de personnes tuées (+ 11,5 %).

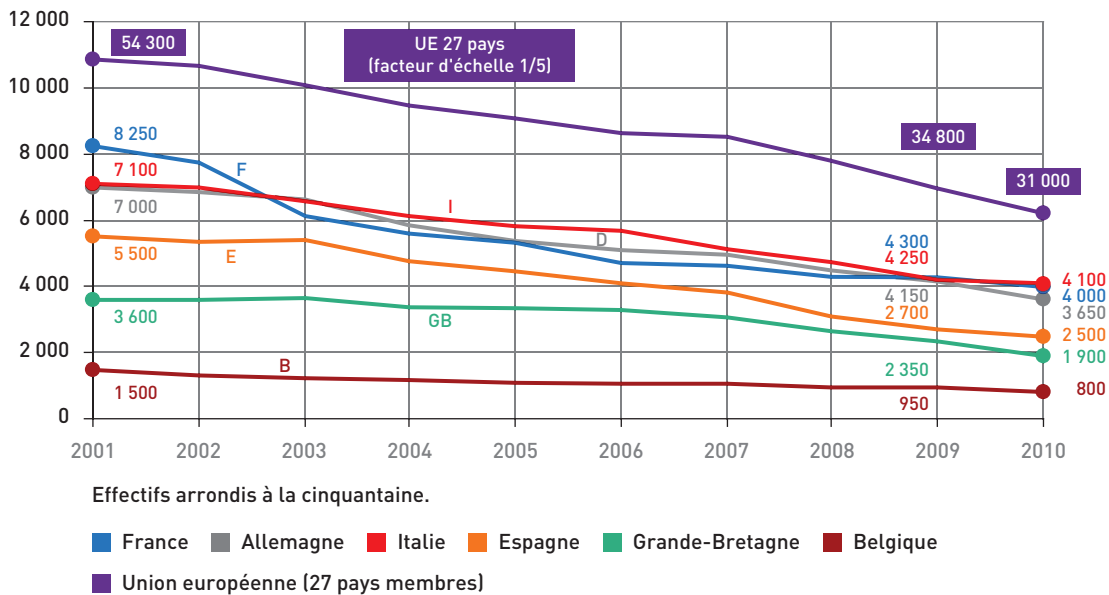
La mortalité sur les routes de France constitue 12,9 % de la mortalité routière européenne. La France figure en 2010 au 24<sup>e</sup> rang de la meilleure réduction annuelle.

<sup>10</sup> Le coût de l'insécurité routière 2009 en France, hors accidents matériels, était estimé par l'ONISR à 10,7 M€. Mais les méthodologies de valorisation diffèrent sensiblement, notamment quant aux valeurs tutélaires appliquées (coût du blessé et du tué).

|                               | Accidents corporels |                  |                   | Personnes tuées<br>(à trente jours) |               |                   |
|-------------------------------|---------------------|------------------|-------------------|-------------------------------------|---------------|-------------------|
|                               | 2009                | 2010             | Évolution<br>en % | 2009                                | 2010          | Évolution<br>en % |
| Allemagne                     | 310 667             | 288 297          | - 7,2             | 4 152                               | 3 648         | - 12,1            |
| Autriche                      | 37 925              | 35 348           | - 6,8             | 633                                 | 552           | - 12,8            |
| Belgique                      | 41 944              | 39 306           | - 6,3             | 944                                 | 812           | - 14              |
| Bulgarie                      | 7 068               | 6 610            | - 6,5             | 901                                 | 776           | - 13,9            |
| Chypre                        | 1 197               | 1 197            | 0                 | 71                                  | 60            | - 15,5            |
| Danemark                      | 4 174               | 3 498            | - 16,2            | 303                                 | 255           | - 15,8            |
| Espagne                       | 88 251              | 85 503           | - 3,1             | 2 714                               | 2 479         | - 8,7             |
| Estonie                       | 1 506               | 1 347            | - 10,6            | 98                                  | 78            | - 20,4            |
| Finlande                      | 6 414               | 6 072            | - 5,3             | 279                                 | 272           | - 2,5             |
| France                        | 72 315              | 67 288           | - 7               | 4 273                               | 3 992         | - 6,6             |
| Grèce                         | 14 789              | 15 032           | + 1,6             | 1 456                               | 1 258         | - 13,6            |
| Hongrie                       | 17 863              | 16 308           | - 8,7             | 822                                 | 740           | - 10              |
| Irlande                       | 6 618               | 6 615            | 0                 | 239                                 | 212           | - 11,3            |
| Italie                        | 215 405             | 211 404          | - 1,9             | 4 237                               | 4 090         | - 3,5             |
| Lettonie                      | 3 160               | 3 193            | + 1               | 254                                 | 218           | - 14,2            |
| Lituanie                      | 3 827               | 3 530            | - 7,8             | 370                                 | 299           | - 19,2            |
| Luxembourg                    | 869                 | 787              | - 9,4             | 47                                  | 32            | - 31,9            |
| Malte                         | 636                 | 577              | - 9,3             | 21                                  | 15            | - 28,6            |
| Pays-Bas                      | 19 378              | 10 778           | - 9,2             | 644                                 | 537           | - 16,6            |
| Pologne                       | 44 195              | 38 832           | - 12,1            | 4 572                               | 3 908         | - 14,5            |
| Portugal                      | 35 484              | 35 426           | 0                 | 840                                 | 937           | + 11,5            |
| République tchèque            | 21 706              | 19 675           | - 9,4             | 901                                 | 802           | - 11              |
| Roumanie                      | 28 612              | 25 995           | - 9,1             | 2 796                               | 2 377         | - 15              |
| Royaume-Uni                   | 169 805             | 160 080          | - 5,7             | 2 337                               | 1 905         | - 18,5            |
| Slovaquie                     | 8 415               | 8 119            | - 3,5             | 380                                 | 371           | - 2,4             |
| Slovénie                      | 8 717               | 7 659            | - 12,1            | 171                                 | 138           | - 19,3            |
| Suède                         | 18 027              | 16 504           | - 8,4             | 358                                 | 266           | - 25,7            |
| <b>Total Union européenne</b> | <b>1 118 967</b>    | <b>1 114 980</b> | <b>- 7</b>        | <b>34 814</b>                       | <b>31 029</b> | <b>- 10,9</b>     |

Source : CARE.

## ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE EN EUROPE



Source : CARE.

Depuis 2000, la baisse du nombre de personnes tuées sur les routes de la Communauté européenne a été de 45 %. 15 pays ont connu une baisse plus forte parmi les 27 États membres.

Parmi ces 15 pays, dix pays ont connu une baisse supérieure à 50 % qui était l'objectif de l'Union européenne, les trois premiers étant : l'Estonie (- 61,8 %), la Lituanie (- 61,5 %) et le Luxembourg (- 57,9 %), la France se classant au 8<sup>e</sup> rang (- 50,6 %), derrière l'Espagne (- 57,1 %) et l'Allemagne (- 51,4 %) mais devant le Royaume-Uni (- 46,8 %), la Belgique (- 44,8 %), l'Italie (- 42,1 %)

À l'opposé, un seul pays, la Roumanie (à l'exception de Malte à la très faible mortalité), a connu une très faible baisse du nombre de personnes tuées (- 3,6 %).

Outre le Royaume-Uni, les pays connus pour leur bon niveau de sécurité continuent de connaître une baisse importante du nombre de personnes tuées (Pays-Bas : - 50,4 %, Danemark : - 48,8 %), à l'exception de la Suède (seulement - 32,8 %).



## ↓ ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS)

|                    | 2000          | 2002          | 2004          | 2006          | 2008          | 2 009         | 2010          | Évolution<br>2000-2010<br>en % |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------------|
| Allemagne          | 7 503         | 6 482         | 5 842         | 5 091         | 4 477         | 4 152         | 3 648         | - 51,4                         |
| Autriche           | 976           | 956           | 878           | 730           | 679           | 633           | 552           | - 43,4                         |
| Belgique           | 1 470         | 1 306         | 1 162         | 1 069         | 944           | 944           | 812           | - 44,8                         |
| Bulgarie           | 1 012         | 959           | 943           | 1 043         | 1 061         | 901           | 776           | - 23,3                         |
| Chypre             | 111           | 94            | 117           | 86            | 82            | 71            | 60            | - 48,8                         |
| Danemark           | 498           | 463           | 369           | 306           | 406           | 303           | 255           | - 48,8                         |
| Espagne            | 5 777         | 5 347         | 4 749         | 4 104         | 3 100         | 2 714         | 2 479         | - 57,1                         |
| Estonie            | 204           | 223           | 170           | 204           | 132           | 98            | 78            | - 61,8                         |
| Finlande           | 431           | 415           | 375           | 336           | 344           | 279           | 272           | - 36,9                         |
| France             | 8 079         | 7 655         | 5 530         | 4 709         | 4 275         | 4 273         | 3 992         | - 50,6                         |
| Grèce              | 2 037         | 1 634         | 1 670         | 1 657         | 1 555         | 1 456         | 1 258         | - 38,2                         |
| Hongrie            | 1 200         | 1 429         | 1 296         | 1 303         | 996           | 822           | 740           | - 38,3                         |
| Irlande            | 418           | 376           | 377           | 365           | 280           | 239           | 212           | - 49,3                         |
| Italie             | 7 061         | 6 980         | 6 122         | 5 669         | 4 731         | 4 237         | 4 090         | - 42,1                         |
| Lettonie           | 641           | 697           | 752           | 760           | 316           | 254           | 299           | - 53,4                         |
| Lituanie           | 635           | 559           | 516           | 407           | 499           | 370           | 218           | - 65,7                         |
| Luxembourg         | 76            | 62            | 50            | 43            | 35            | 47            | 32            | - 57,9                         |
| Malte              | 15            | 16            | 13            | 11            | 9             | 21            | 15            | 0                              |
| Pays-Bas           | 1 082         | 987           | 804           | 730           | 677           | 644           | 537           | - 50,4                         |
| Pologne            | 6 294         | 5 826         | 5 712         | 5 243         | 5 437         | 4 572         | 3 908         | - 37,9                         |
| Portugal           | 1 877         | 1 655         | 1 294         | 969           | 885           | 840           | 937           | - 50,1                         |
| République tchèque | 1 486         | 1 430         | 1 382         | 1 063         | 1 076         | 901           | 802           | - 46                           |
| Roumanie           | 2 466         | 2 411         | 2 442         | 2 587         | 3 061         | 2 796         | 2 377         | - 3,6                          |
| Royaume-Uni        | 3 580         | 3 581         | 3 368         | 3 298         | 2 645         | 2 337         | 1 905         | - 46,8                         |
| Slovaquie          | 628           | 269           | 274           | 262           | 384           | 384           | 371           | - 40,9                         |
| Slovénie           | 314           | 610           | 603           | 614           | 171           | 171           | 138           | - 56,1                         |
| Suède              | 396           | 560           | 480           | 445           | 397           | 358           | 266           | - 32,8                         |
| <b>Total Union</b> | <b>56 427</b> | <b>53 342</b> | <b>47 290</b> | <b>43 104</b> | <b>38 921</b> | <b>34 817</b> | <b>31 029</b> | <b>- 45</b>                    |

Source : CARE.

## ANNÉE 2010 – COMPARAISON DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION D'HABITANTS

Au titre de l'année 2010, la valeur de cet indicateur de santé publique est de 62 personnes tuées par million d'habitants pour l'ensemble de l'Union européenne<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Cet indicateur très usité au plan international (que l'ONISR calcule aussi pour la France, ses régions et ses départements) n'est pas totalement satisfaisant pour comparer les pays entre eux : la mortalité est rapportée à la population résidente, alors que la circulation comporte selon les pays ou les zones une part de transit plus ou moins consistante. L'indicateur dessert donc les pays de grand transit routier et de tourisme comme la France ou l'Allemagne et avantage les pays moins attractifs pour le trafic international.

Noter aussi que les statisticiens de la Commission se procurent directement les données démographiques, si bien que les dates d'arrêt des estimations de populations employées sont disparates d'un pays à l'autre et, éventuellement différentes des conventions nationales en la matière : d'où des écarts minimes, parfaitement documentés, entre les ratios publiés par la Commission et par chaque pays.

Au regard de cet indicateur, mis à part les pays à très faible population : Chypre, Estonie et Malte, on distingue trois groupes de pays :

- les pays du nord de l'Europe (Suède, Royaume-Uni, Pays-Bas, Allemagne, Danemark, Irlande, Finlande) où la mortalité routière est la plus faible (moins de 55 personnes tuées par million d'habitants), auxquels vient se joindre depuis peu l'Espagne ;
- les pays de l'Europe centrale (Roumanie, Bulgarie, Pologne, Lituanie et Lettonie, en cours de développement économique), où la mortalité est la plus forte avec plus de 90 personnes tuées par million d'habitants (auxquels s'ajoute la Grèce), sans pour autant atteindre le niveau des pays émergents qui dépassent largement les 200 personnes tuées par million d'habitants ;
- les autres pays où la mortalité routière se situe autour de la moyenne européenne, dont fait partie la France, qui occupe le 11<sup>e</sup> rang.

↓ NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION D'HABITANTS EN 2010 (CLASSEMENT PAR ORDRE DÉCROISSANT)

|                               | Population<br>(million d'habitants) | Personnes tuées | Ratio     |
|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------|-----------|
| Suède                         | 9,3                                 | 266             | 28        |
| Royaume-Uni                   | 62                                  | 1 905           | 31        |
| Pays-Bas                      | 16,6                                | 537             | 32        |
| Malte                         | 0,4                                 | 15              | 36        |
| Allemagne                     | 81,8                                | 3 648           | 45        |
| Danemark                      | 5,5                                 | 255             | 46        |
| Irlande                       | 4,5                                 | 212             | 47        |
| Finlande                      | 5,3                                 | 272             | 51        |
| Espagne                       | 46                                  | 2 479           | 54        |
| Estonie                       | 0,1                                 | 78              | 58        |
| France                        | 62,8                                | 3 992           | 64        |
| Luxembourg                    | 0,5                                 | 32              | 64        |
| Autriche                      | 8,4                                 | 552             | 66        |
| Slovénie                      | 2                                   | 138             | 67        |
| Italie                        | 60,3                                | 4 090           | 68        |
| Slovaquie                     | 5,4                                 | 371             | 68        |
| Hongrie                       | 10                                  | 740             | 74        |
| Chypre                        | 0,8                                 | 60              | 75        |
| Belgique                      | 10,8                                | 812             | 75        |
| République tchèque            | 10,5                                | 802             | 76        |
| Portugal                      | 10,6                                | 937             | 88        |
| Lituanie                      | 3,3                                 | 299             | 90        |
| Lettonie                      | 2,2                                 | 218             | 97        |
| Pologne                       | 38,2                                | 3 908           | 102       |
| Bulgarie                      | 7,6                                 | 776             | 103       |
| Roumanie                      | 21,5                                | 2 377           | 111       |
| Grèce                         | 11,3                                | 1 258           | 111       |
| <b>Total Union européenne</b> | <b>499,2</b>                        | <b>31 029</b>   | <b>62</b> |

Source :  
Données Eurostat  
pour la population  
et CARE pour  
la mortalité.

## ANNÉE 2010 – COMPARAISON PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Les pratiques locales de déplacement ont des conséquences sur la répartition du nombre des personnes tuées suivant les différentes catégories d'usagers. Ainsi, l'analyse des données 2010 montre qu'aux Pays-Bas, le pourcentage de cyclistes tués est élevé (21,4 %) bien que la Belgique et le Danemark, pays où la pratique du vélo est aussi développée, se situent autour de 10 % (respectivement 8,3 % et 10,2 %), la moyenne de l'Union européenne se situant à 6,5 %.

Concernant les cyclomotoristes, plusieurs pays présentent une proportion élevée de tués pour cette catégorie d'usagers (Chypre : 9,4 %, Portugal : 8,2 %, Pays-Bas : 7,3 %), la moyenne de l'Union européenne se situant à 3,5 %.

Pour les motocyclistes, plusieurs pays présentent une proportion nettement plus élevée de tués que la moyenne européenne (14,1 %) : la Grèce : 29,2 %, l'Italie : 23,1 % et le Royaume-Uni : 20,9 %.

En Roumanie, 36,5 % des personnes tuées sont des piétons. On remarque que d'autres pays en Europe centrale présentent également une proportion élevée de piétons tués dans la circulation, notamment, 36,2 % pour la Lettonie, 34 % pour la Slovaquie, 31,6 % pour Pologne et 25,9 % pour la Hongrie, la moyenne de l'Union européenne se situant à 19,9 %.

Le Portugal présente une proportion élevée de chauffeurs de poids lourds tués (9,4 %), soit plus du triple de la moyenne européenne (2,9 %).

↓ PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS) PAR CATÉGORIES D'USAGERS (EN % DE L'ENSEMBLE DES USAGERS)

| Pays         | Année | Total         | Piéton       | %           | Cyclistes    | %          | Cyclo        | %          | Moto         | %         | VL            | %           | VU         | %          | PL         | %          | Autres       | %          |
|--------------|-------|---------------|--------------|-------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|-----------|---------------|-------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|
| Allemagne    | 2010  | 3 648         | 476          | 13          | 381          | 10,4       | 74           | 2          | 635          | 17,4      | 1 840         | 50,4        | 75         | 2,1        | 87         | 2,4        | 80           | 2,2        |
| Autriche     | 2010  | 552           | 98           | 17,8        | 32           | 5,8        | 18           | 3,3        | 68           | 12,3      | 291           | 52,7        | 10         | 1,8        | 7          | 1,3        | 28           | 5,1        |
| Belgique     | 2010  | 840           | 106          | 12,6        | 70           | 8,3        | 22           | 2,6        | 102          | 12,1      | 443           | 52,7        | 35         | 4,2        | 13         | 1,5        | 49           | 5,8        |
| Bulgarie     | 2009  | 901           | 200          | 22,2        | 0            | 0          | 0            | 0          | 0            | 0         | 0             | 0           | 0          | 0          | 0          | 0          | 701          | 77,8       |
| Chypre       | 2004  | 117           | 18           | 15,4        | 2            | 1,7        | 11           | 9,4        | 24           | 20,5      | 37            | 31,6        | 0          | 0          | 0          | 0          | 25           | 21,4       |
| Danemark     | 2010  | 255           | 44           | 17,3        | 26           | 10,2       | 11           | 4,3        | 22           | 8,6       | 135           | 52,9        | 14         | 5,5        | 2          | 0,8        | 1            | 0,4        |
| Espagne      | 2010  | 2 479         | 471          | 19          | 67           | 2,7        | 99           | 4          | 386          | 15,6      | 1 194         | 48,2        | 116        | 4,7        | 71         | 2,9        | 75           | 3          |
| Estonie      | 2009  | 98            | 23           | 23,5        | 7            | 7,1        | 3            | 3,1        | 2            | 2         | 54            | 55,1        | 0          | 0          | 6          | 6,1        | 3            | 3,1        |
| Finlande     | 2010  | 272           | 35           | 12,9        | 26           | 9,6        | 9            | 3,3        | 18           | 6,6       | 159           | 58,5        | 9          | 3,3        | 9          | 3,3        | 7            | 2,6        |
| France       | 2010  | 3 992         | 485          | 12,1        | 147          | 3,7        | 248          | 6,2        | 704          | 17,6      | 2 117         | 53          | 146        | 3,7        | 65         | 1,6        | 80           | 2          |
| Grèce        | 2010  | 1 258         | 179          | 14,2        | 23           | 1,8        | 36           | 2,9        | 367          | 29,2      | 545           | 43,3        | 62         | 4,9        | 14         | 1,1        | 32           | 2,5        |
| Hongrie      | 2010  | 740           | 192          | 25,9        | 92           | 12,4       | 19           | 2,6        | 49           | 6,6       | 330           | 44,6        | 24         | 3,2        | 11         | 1,5        | 23           | 3,1        |
| Irlande      | 2008  | 280           | 49           | 17,5        | 13           | 4,6        | 0            | 0          | 29           | 10,4      | 160           | 57,1        | 16         | 5,7        | 4          | 1,4        | 9            | 3,2        |
| Italie       | 2010  | 4 090         | 614          | 15          | 263          | 6,4        | 203          | 5          | 943          | 23,1      | 1 827         | 44,7        | 31         | 0,8        | 34         | 0,8        | 175          | 4,3        |
| Lettonie     | 2010  | 218           | 79           | 36,2        | 13           | 6          | 4            | 1,8        | 0            | 0         | 91            | 41,7        | 0          | 0          | 0          | 0          | 31           | 14,2       |
| Lituanie     | 2007  | 316           | 74           | 23,4        | 15           | 4,7        | 4            | 1,3        | 6            | 1,9       | 167           | 52,8        | 0          | 0          | 4          | 1,3        | 46           | 14,6       |
| Luxembourg   | 2010  | 32            | 1            | 3,1         | 1            | 3,1        | 0            | 0          | 1            | 3,1       | 27            | 84,4        | 0          | 0          | 1          | 3,1        | 1            | 3,1        |
| Malte        | 2010  | 13            | 0            | 0           | 0            | 0          | 0            | 0          | 3            | 23,1      | 9             | 69,2        | 0          | 0          | 0          | 0          | 1            | 7,7        |
| Pays-Bas     | 2009  | 644           | 63           | 9,8         | 138          | 21,4       | 47           | 7,3        | 68           | 10,6      | 288           | 44,7        | 24         | 3,7        | 4          | 0,6        | 12           | 1,9        |
| Pologne      | 2010  | 3 908         | 1 236        | 31,6        | 280          | 7,2        | 83           | 2,1        | 259          | 6,6       | 1 853         | 47,4        | 142        | 3,6        | 0          | 0          | 55           | 1,4        |
| Portugal     | 2010  | 937           | 195          | 20,8        | 33           | 3,5        | 77           | 8,2        | 91           | 9,7       | 367           | 39,2        | 88         | 9,4        | 12         | 1,3        | 74           | 7,9        |
| Rép. tchèque | 2010  | 802           | 168          | 20,9        | 80           | 10         | 7            | 0,9        | 92           | 11,5      | 403           | 50,2        | 18         | 2,2        | 27         | 3,4        | 7            | 0,9        |
| Roumanie     | 2010  | 2 377         | 868          | 36,5        | 182          | 7,7        | 114          | 4,8        | 59           | 2,5       | 971           | 40,8        | 73         | 3,1        | 13         | 0,5        | 97           | 4,1        |
| Royaume-Uni  | 2010  | 1 965         | 429          | 21,8        | 111          | 5,6        | 9            | 0,5        | 410          | 20,9      | 895           | 45,5        | 38         | 1,9        | 29         | 1,5        | 44           | 2,2        |
| Slovaquie    | 2010  | 371           | 126          | 34          | 27           | 7,3        | 0            | 0          | 27           | 7,3       | 171           | 46,1        | 1          | 0,3        | 19         | 5,1        | 0            | 0          |
| Slovénie     | 2010  | 138           | 26           | 18,8        | 17           | 12,3       | 7            | 5,1        | 17           | 12,3      | 44            | 31,9        | 2          | 1,4        | 1          | 0,7        | 24           | 17,4       |
| Suède        | 2009  | 358           | 44           | 12,3        | 20           | 5,6        | 11           | 3,1        | 43           | 12        | 212           | 59,2        | 7          | 2          | 2          | 0,6        | 19           | 5,3        |
| <b>UE</b>    |       | <b>31 605</b> | <b>6 299</b> | <b>19,9</b> | <b>2 066</b> | <b>6,5</b> | <b>1 116</b> | <b>3,5</b> | <b>4 425</b> | <b>14</b> | <b>14 630</b> | <b>46,3</b> | <b>931</b> | <b>2,9</b> | <b>435</b> | <b>1,4</b> | <b>1 673</b> | <b>5,3</b> |

Source : CARE.

## COMPARAISON PAR CLASSES D'ÂGE

La répartition des personnes tuées suivant les différentes classes d'âge peut traduire aussi bien une classe de population à risque qu'une démographie propre au pays.

Au niveau de la Communauté européenne, les plus de 65 ans (20,9 %) et les jeunes de 18-24 ans (16 %) font l'objet d'une attention particulière dans les programmes d'action de l'Union européenne.

Pour les plus de 65 ans, le Portugal (29,6 %), les Pays-Bas (28,9 %) et le Danemark (26,3 %) connaissent les proportions les plus élevées.

Pour les 18-24 ans, l'Irlande (24,8 %), l'Espagne (21,4 %) et la France (20,8 %) connaissent les proportions les plus élevées alors que les moins élevées se trouvent en Portugal (12,8 %) et en Italie (13,5 %).

On notera également que la proportion des jeunes de moins de 15 ans et celle de la classe d'âge des 15-17 ans est particulièrement élevée en Irlande (respectivement 6,4 % et 7,1 %) et enfin la proportion des adultes de 50-64 ans l'est en Hongrie (24,9 %).

## ↓ PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS) PAR CLASSES D'ÂGE (EN % DU TOTAL)

| Pays               | Année       | Total         | Inconnu    | - 15 ans   | %          | 15-17 ans  | %          | 18-24 ans    | %         | 25-49 ans     | %           | 50-64 ans    | %           | + 65 ans     | %           |
|--------------------|-------------|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|-----------|---------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| Allemagne          | 2010        | 3 648         | 1          | 104        | 2,9        | 101        | 2,8        | 690          | 18,9      | 1 218         | 33,4        | 624          | 17,1        | 910          | 24,9        |
| Autriche           | 2010        | 552           | 0          | 10         | 1,8        | 27         | 4,9        | 102          | 18,5      | 178           | 32,2        | 95           | 17,2        | 140          | 25,4        |
| Belgique           | 2010        | 840           | 5          | 23         | 2,7        | 21         | 2,5        | 171          | 20,4      | 343           | 40,8        | 124          | 14,8        | 153          | 18,2        |
| Bulgarie           | 2009        | 901           | 19         | 28         | 3,1        | 26         | 2,9        | 155          | 17,2      | 363           | 40,3        | 148          | 16,4        | 162          | 18          |
| Chypre             | 2004        | 117           | 0          | 0          | 0          | 7          | 6          | 25           | 21,4      | 42            | 35,9        | 18           | 15,4        | 25           | 21,4        |
| Danemark           | 2010        | 255           | 0          | 9          | 3,5        | 8          | 3,1        | 42           | 16,5      | 81            | 31,8        | 48           | 18,8        | 67           | 26,3        |
| Estonie            | 2010        | 2 479         | 20         | 79         | 3,2        | 49         | 2          | 311          | 12,5      | 1 087         | 43,8        | 407          | 16,4        | 527          | 21,3        |
| Espagne            | 2009        | 98            | 1          | 4          | 4,1        | 2          | 2          | 21           | 21,4      | 39            | 39,8        | 13           | 13,3        | 18           | 18,4        |
| Finlande           | 2010        | 272           | 0          | 7          | 2,6        | 13         | 4,8        | 48           | 17,6      | 93            | 34,2        | 47           | 17,3        | 64           | 23,5        |
| France             | 2010        | 3 992         | 0          | 130        | 3,3        | 161        | 4          | 831          | 20,8      | 1 513         | 37,9        | 592          | 14,8        | 765          | 19,2        |
| Grèce              | 2010        | 1 258         | 24         | 30         | 2,4        | 39         | 3,1        | 186          | 14,8      | 521           | 41,4        | 190          | 15,1        | 268          | 21,3        |
| Hongrie            | 2010        | 740           | 0          | 20         | 2,7        | 10         | 1,4        | 73           | 9,9       | 304           | 41,1        | 184          | 24,9        | 149          | 20,1        |
| Irlande            | 2008        | 280           | 5          | 18         | 6,4        | 20         | 7,1        | 75           | 26,8      | 91            | 32,5        | 24           | 8,6         | 47           | 16,8        |
| Italie             | 2010        | 4 090         | 93         | 69         | 1,7        | 118        | 2,9        | 546          | 13,3      | 1 562         | 38,2        | 643          | 15,7        | 1 059        | 25,9        |
| Lettonie           | 2010        | 218           | 8          | 9          | 4,1        | 2          | 0,9        | 35           | 16,1      | 75            | 34,4        | 53           | 24,3        | 36           | 16,5        |
| Lituanie           | 2009        | 254           |            | 7          | 2,8        | 4          | 1,6        | 31           | 12,2      | 115           | 45,3        | 48           | 18,9        | 49           | 19,3        |
| Luxembourg         | 2010        | 32            | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 10           | 31,3      | 13            | 40,6        | 6            | 18,8        | 3            | 9,4         |
| Malte              | 2010        | 13            | 0          | 1          | 7,7        | 0          | 0          | 4            | 30,8      | 7             | 53,8        | 1            | 7,7         | 0            | 0           |
| Pays-Bas           | 2009        | 644           | 2          | 23         | 3,6        | 26         | 4          | 126          | 19,6      | 190           | 29,5        | 91           | 14,1        | 186          | 28,9        |
| Pologne            | 2010        | 3 908         | 33         | 112        | 2,9        | 122        | 3,1        | 677          | 17,3      | 1 419         | 36,3        | 871          | 22,3        | 674          | 17,2        |
| Portugal           | 2010        | 937           | 1          | 18         | 1,9        | 7          | 0,7        | 88           | 9,4       | 378           | 40,3        | 168          | 17,9        | 277          | 29,6        |
| Rép. tchèque       | 2010        | 802           | 0          | 17         | 2,1        | 17         | 2,1        | 125          | 15,6      | 329           | 41          | 142          | 17,7        | 172          | 21,4        |
| Roumanie           | 2010        | 2 377         | 5          | 95         | 4          | 50         | 2,1        | 307          | 12,9      | 849           | 35,7        | 577          | 24,3        | 494          | 20,8        |
| Royaume-Uni        | 2010        | 1 965         | 0          | 45         | 2,3        | 93         | 4,7        | 385          | 19,6      | 718           | 36,5        | 333          | 16,9        | 391          | 19,9        |
| Slovaquie          | 2010        | 371           | 53         | 11         | 3          | 7          | 1,9        | 59           | 15,9      | 126           | 34          | 67           | 18,1        | 48           | 12,9        |
| Slovénie           | 2010        | 138           | 0          | 2          | 1,4        | 4          | 2,9        | 19           | 13,8      | 54            | 39,1        | 29           | 21          | 30           | 21,7        |
| Suède              | 2009        | 358           | 7          | 9          | 2,5        | 24         | 6,7        | 60           | 16,8      | 98            | 27,4        | 71           | 19,8        | 89           | 24,9        |
| <b>Total Union</b> | <b>2010</b> | <b>32 539</b> | <b>277</b> | <b>880</b> | <b>2,7</b> | <b>958</b> | <b>2,9</b> | <b>5 202</b> | <b>16</b> | <b>11 806</b> | <b>36,3</b> | <b>5 614</b> | <b>17,3</b> | <b>6 803</b> | <b>20,9</b> |

## COMPARAISON CONCERNANT LES ACCIDENTS EN PRÉSENCE D'ALCOOL

25 % de la mortalité sur les routes de l'Union européenne seraient attribuables à une conduite sous l'emprise de l'alcool selon une estimation de l'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO – 2006), soit en 2010 environ 8 000 décès sur les 31 029 déplorés. Une fourchette d'incidence de 5 % à 35 % selon les pays a été mise en évidence dans le projet SafetyNet de la Direction générale de l'Énergie et des Transports (DG-TREN) de la Commission européenne, confirmé par le rapport d'étude « Drink Driving : Toward Zero Tolérance » 2012, produit par l'European Transport Safety Council (ETSC).

Ces importantes variations reflètent des différences dans la détection de la donnée et dans son recueil. Ainsi, dans certains pays, il n'est pas légalement autorisé d'effectuer un dépistage d'alcoolémie sur une personne décédée.

Ces variations de taux s'expliquent également par le fait que la législation est encore très variable sur le sujet.

La Commission européenne a publié une recommandation le 17 janvier 2001 qui milite pour un taux maximal d'alcool au volant de 0,5 g/l, abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs professionnels.

En décembre 2011, 16 États membres sont à 0,5 g/l, 1 à 0,4 g/l (Lituanie), 4 à 0,2 g/l (Estonie, Pologne, Slovénie, Suède), 4 à 0 g/l (Hongrie, République tchèque, Roumanie et Slovaquie). Seuls, le Royaume-Uni et Malte sont encore à 0,8 g/l.

10 États membres ont abaissé leur taux maximal pour les conducteurs novices et/ou les conducteurs jeunes à 0,3 g/l (Espagne), à 0,2 g/l (Grèce, Irlande, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas), à 0,1 g/l (Autriche, Luxembourg) ou 0 g/l (Allemagne, Italie).

10 États membres ont abaissé leur taux maximal, pour les conducteurs professionnels à 0,3 g/l (Espagne), 0,2 g/l (France, Grèce, Irlande, Lituanie, Pays-Bas), à 0,1 g/l (Autriche, Luxembourg) ou à 0 g/l (Allemagne, Italie).

Le Portugal, avec 34 %, est le pays qui connaît le plus de personnes tuées dans un accident en présence d'alcool, suivi par la France (30,8 %), les Pays-Bas (30 %) et l'Espagne (28,8 %).

## ↓ TAUX D'ALCOOLÉMIE APPLIQUÉ DANS LES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE

|                    | Taux d'alcool maximum autorisé en g/l   | % du nombre de personnes tuées dans un accident où au moins un conducteur présentait un taux positif au regard de la législation du pays |
|--------------------|---|--|
| Allemagne          | 0,5 (0 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les moins de 21 ans – 0 pour les conducteurs professionnels)  | 10,6   |
| Autriche           | 0,5 (0,1 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et pour les conducteurs professionnels)                        | 7,3  |
| Belgique           | 0,5   | 4,6  |
| Bulgarie           | 0,5   | 3,6  |
| Chypre             | 0,5   | 12,6   |
| Danemark           | 0,5   | 24,8   |
| Espagne            | 0,5 (0,3 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et pour les conducteurs professionnels)                        | 28,8   |
| Estonie            | 0,2   | 30,6   |
| Finlande           | 0,5   | 24,3   |
| France             | 0,5 (0,2 pour les conducteurs de transports en commun)  | 30,1   |
| Grèce              | 0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les moins de 21 ans et pour les conducteurs professionnels) | 9,1  |
| Hongrie            | 0   | 9,9  |
| Irlande            | 0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les conducteurs professionnels)                             | 14,2 (2007)  |
| Italie             | 0,5 (0 pour les conducteurs de moins de trois ans de permis et les conducteurs professionnels)                              | 4,2 (2008)   |
| Lettonie           | 0,5 (0,1 pour les cyclomotoristes et les cyclistes et 0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis)              | 14,2   |
| Lituanie           | 0,4 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les conducteurs professionnels)                             | 12,2   |
| Luxembourg         | 0,5 (0,1 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les conducteurs professionnels)                             | 10,6   |
| Malte              | 0,8   | NC   |
| Pays-Bas           | 0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de cinq ans de permis et les conducteurs professionnels)                             | 4,2  |
| Pologne            | 0,2   | 7,8  |
| Portugal           | 0,5   | 5,5 (2008)   |
| République tchèque | 0   | 15,1   |
| Roumanie           | 0   | 7,8  |
| Royaume-Uni        | 0,8   | 16,3   |
| Slovaquie          | 0   | 5  |
| Slovénie           | 0,2 (0 pour les conducteurs de moins de deux ans pour les conducteurs professionnels)                                       | 32,2   |
| Suède              | 0,2   | 11,5   |
| Union européenne   |   | 25   |

Source :  
 Drink Driving :  
 Toward Zero  
 Tolerance –  
 ETSC 2012.



**PARTIE 3 #**

# **IMPACT DES ACCIDENTS SUR LA SOCIÉTÉ**

# Les données sanitaires des accidents

Depuis 1995 fonctionne le registre des victimes d'accidents de la circulation routière dans le département du Rhône. Il s'agit, pour la première fois en Europe, d'enregistrer en continu les lésions et le parcours hospitalier de l'ensemble des victimes d'accidents de la route sur une zone géographiquement délimitée. L'ensemble des services de secours et de soins prenant en charge des victimes signale au registre toute personne consultant à la suite d'un accident de la circulation sur une voie publique ou privée du département du Rhône (accident impliquant au moins un moyen mécanique de locomotion, y compris planches ou patins à roulettes). Des renseignements concernant la victime, son accident, ses lésions, et son devenir médical sont recueillis.

Les résultats présentés ci-dessous concernent les 32 671 victimes recensées par le registre pour les années 2007 à 2010.

## DESCRIPTION DES VICTIMES

Le nombre annuel moyen de victimes sur la période 2007-2010 est de 8 168, en légère baisse par rapport à la période 2004-2006, où il était de 8 557.

Le Rhône compte 1,7 million d'habitants dont 48 % d'hommes. Sachant que 88 % des victimes résident effectivement dans le département, on calcule des incidences (nombre de victimes rapporté à la population). L'accident de la circulation concerne, en moyenne chaque année, 481 personnes sur 100 000 dans le département du Rhône, l'un des départements français les plus sûrs.

Toutes gravités confondues, les automobilistes représentent 42 % des victimes, les usagers de deux-roues à moteur 27 %, les cyclistes 16 %, les piétons 9 % et les patineurs 4%. La répartition par type d'usager, sexe et âge se trouve dans les tableaux ci-après.

Les hommes sont plus souvent concernés que les femmes par les accidents de la route : 629 hommes sur 100 000 chaque année en moyenne contre 343 femmes sur 100 000, soit un rapport d'incidence de 1,8, toutes gravités confondues. Ils sont majoritaires quel que soit le moyen de transport à l'exception de la voiture et des transports en commun (cf. premier tableau). Les hommes sont principalement accidentés en tant qu'usagers de deux-roues à moteur (près de 4 sur 10) ou occupants de voiture (3 sur 10). Les femmes sont majoritairement blessées en voiture (6 sur 10) ou en tant que piétons, cyclistes ou usagers de deux-roues motorisés (1 sur 10 pour chaque type d'usager).

↓ ANNÉES 2007 À 2010 – RÉPARTITION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PAR TYPE D'USAGER ET SEXE

|                                | Hommes        |            | Femmes        |            | Total         |            |
|--------------------------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|
|                                | Nombre        | %          | Nombre        | %          | Nombre        | %          |
| Voiture <sup>1</sup>           | 6 311         | 30,7       | 7 257         | 59,9       | 13 568        | 41,5       |
| – dont conducteurs             | 4 878         | 23,7       | 2 179         | 18         | 10 073        | 30,3       |
| – dont passagers               | 1 363         | 6,6        | 4 988         | 41,2       | 3 810         | 11,4       |
| Deux-roues motorisé            | 7 376         | 35,8       | 1 336         | 11         | 8 712         | 26,7       |
| Vélo                           | 3 850         | 18,7       | 1 331         | 11         | 5 181         | 15,9       |
| Piéton                         | 1 417         | 6,9        | 1 431         | 11,8       | 2 848         | 8,7        |
| Patins, planches, trottinettes | 802           | 3,9        | 448           | 3,7        | 1 250         | 3,8        |
| Camionnette (VU)               | 237           | 1,2        | 69            | 0,6        | 306           | 0,9        |
| Car/bus                        | 74            | 0,4        | 142           | 1,2        | 216           | 0,7        |
| Camion                         | 207           | 1          | 14            | 0,1        | 221           | 0,7        |
| Autre ou inconnu <sup>2</sup>  | 285           | 1,4        | 84            | 0,7        | 369           | 1,1        |
| <b>Total</b>                   | <b>20 559</b> | <b>100</b> | <b>11 112</b> | <b>100</b> | <b>32 671</b> | <b>100</b> |

<sup>1</sup> Pour 1,2 % des automobilistes, on ignore le statut de conducteur ou passager.  
<sup>2</sup> Dont 33 inconnus, 206 quads, 54 voiturettes, 21 tracteurs ou engins, 19 trams, 12 karts, 7 fauteuils roulants, 7 poussettes, 2 motos enfants et 8 « autre, sans précision ».

Source :  
Registre  
du Rhône  
des victimes  
d'accident  
de la circulation.

Tous usagers et toutes gravités confondus, les effectifs les plus importants sont observés chez les jeunes hommes âgés de 15 à 29 ans, tandis que chez les femmes le pic, moins élevé, apparaît entre 20 et 24 ans (cf. tableau suivant). En distinguant les types d'usagers, les effectifs les plus importants se trouvent chez les garçons de 15 à 24 ans usagers de deux-roues à moteur, puis chez les hommes et femmes automobilistes âgés de 20 à 24 ans. Le moyen de locomotion utilisé au moment de l'accident varie fortement selon l'âge et le sexe. Le registre recense particulièrement bien les accidents de deux-roues à moteur et bicyclettes, révélant l'importance de ces types d'usagers.

↓ ANNÉES 2007 À 2010 – RÉPARTITION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PAR TYPE D'USAGER, HOMMES ET ÂGE

| Hommes         | Voiture      | 2RM          | Vélo         | Piétons <sup>2</sup> | Patins,<br>planches,<br>trotinettes | Camion-<br>nette | Car/Bus   | Camion     | Total <sup>1</sup> |
|----------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|-------------------------------------|------------------|-----------|------------|--------------------|
| 0 à 4 ans      | 69           | 2            | 121          | 101                  | 46                                  | 0                | 7         | 0          | 352                |
| 5 à 9 ans      | 75           | 8            | 301          | 133                  | 122                                 | 3                | 1         | 1          | 647                |
| 10 à 14 ans    | 102          | 140          | 536          | 140                  | 334                                 | 4                | 9         | 1          | 1 277              |
| 15 à 19 ans    | 647          | 1 991        | 524          | 157                  | 104                                 | 13               | 2         | 5          | 3 468              |
| 20 à 24 ans    | 1 389        | 1 552        | 436          | 148                  | 55                                  | 42               | 6         | 27         | 3 717              |
| 25 à 29 ans    | 931          | 992          | 348          | 94                   | 38                                  | 39               | 8         | 22         | 2 506              |
| 30 à 34 ans    | 707          | 685          | 269          | 71                   | 32                                  | 34               | 5         | 32         | 1 863              |
| 35 à 39 ans    | 567          | 561          | 255          | 81                   | 26                                  | 25               | 9         | 25         | 1 581              |
| 40 à 44 ans    | 449          | 492          | 262          | 84                   | 20                                  | 21               | 5         | 33         | 1 385              |
| 45 à 49 ans    | 324          | 411          | 203          | 70                   | 12                                  | 21               | 3         | 24         | 1 088              |
| 50 à 54 ans    | 288          | 264          | 166          | 58                   | 5                                   | 10               | 1         | 17         | 823                |
| 55 à 59 ans    | 242          | 167          | 134          | 49                   | 3                                   | 12               | 3         | 15         | 640                |
| 60 à 64 ans    | 161          | 69           | 114          | 44                   | 4                                   | 9                | 2         | 5          | 414                |
| 65 à 69 ans    | 102          | 19           | 76           | 39                   | 1                                   | 1                | 5         | 0          | 246                |
| 70 à 74 ans    | 100          | 11           | 60           | 42                   | 0                                   | 2                | 3         | 0          | 220                |
| 75 à 79 ans    | 78           | 7            | 24           | 43                   | 0                                   | 1                | 2         | 0          | 157                |
| 80 à 84 ans    | 54           | 4            | 14           | 40                   | 0                                   | 0                | 1         | 0          | 116                |
| 85 à 89 ans    | 22           | 0            | 5            | 19                   | 0                                   | 0                | 1         | 0          | 47                 |
| 90 ans et plus | 4            | 1            | 2            | 2                    | 0                                   | 0                | 1         | 0          | 10                 |
| <b>Total</b>   | <b>6 311</b> | <b>7 376</b> | <b>3 850</b> | <b>1 415</b>         | <b>802</b>                          | <b>237</b>       | <b>74</b> | <b>207</b> | <b>20 557</b>      |

<sup>1</sup> La colonne « Total » inclut les « autres ou inconnus ».

<sup>2</sup> Deux hommes piétons ont un âge inconnu.

Source :  
Registre  
du Rhône  
des victimes  
d'accident  
de la circulation.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2010 – RÉPARTITION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PAR TYPE D'USAGER, FEMMES ET ÂGE

| Femmes         | Voiture      | 2RM          | Vélo         | Piétons      | Patins,<br>planches,<br>trotinettes | Camion-<br>nette | Car/Bus    | Camion    | Total <sup>1</sup> |
|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------------------------|------------------|------------|-----------|--------------------|
| 0 à 4 ans      | 70           | 0            | 57           | 47           | 23                                  | 0                | 4          | 0         | 207                |
| 5 à 9 ans      | 88           | 8            | 177          | 68           | 132                                 | 0                | 3          | 0         | 480                |
| 10 à 14 ans    | 91           | 43           | 94           | 134          | 128                                 | 3                | 5          | 0         | 500                |
| 15 à 19 ans    | 634          | 439          | 125          | 163          | 24                                  | 4                | 13         | 0         | 1 412              |
| 20 à 24 ans    | 1 451        | 344          | 197          | 141          | 29                                  | 12               | 5          | 3         | 2 198              |
| 25 à 29 ans    | 1 073        | 132          | 142          | 114          | 28                                  | 6                | 8          | 1         | 1 508              |
| 30 à 34 ans    | 745          | 92           | 94           | 56           | 17                                  | 7                | 3          | 1         | 1 023              |
| 35 à 39 ans    | 677          | 77           | 72           | 72           | 21                                  | 10               | 6          | 4         | 947                |
| 40 à 44 ans    | 561          | 78           | 74           | 69           | 28                                  | 5                | 11         | 3         | 835                |
| 45 à 49 ans    | 464          | 71           | 82           | 68           | 9                                   | 7                | 10         | 1         | 714                |
| 50 à 54 ans    | 432          | 31           | 84           | 81           | 2                                   | 6                | 9          | 1         | 651                |
| 55 à 59 ans    | 318          | 12           | 52           | 77           | 2                                   | 3                | 12         | 0         | 480                |
| 60 à 64 ans    | 208          | 6            | 38           | 57           | 4                                   | 2                | 5          | 0         | 323                |
| 65 à 69 ans    | 117          | 0            | 17           | 43           | 0                                   | 2                | 8          | 0         | 188                |
| 70 à 74 ans    | 122          | 1            | 18           | 51           | 0                                   | 0                | 8          | 0         | 201                |
| 75 à 79 ans    | 104          | 1            | 5            | 79           | 1                                   | 2                | 13         | 0         | 207                |
| 80 à 84 ans    | 69           | 1            | 2            | 58           | 0                                   | 0                | 7          | 0         | 137                |
| 85 à 89 ans    | 29           | 0            | 1            | 44           | 0                                   | 0                | 10         | 0         | 86                 |
| 90 ans et plus | 4            | 0            | 0            | 9            | 0                                   | 0                | 2          | 0         | 15                 |
| <b>Total</b>   | <b>7 257</b> | <b>1 336</b> | <b>1 331</b> | <b>1 431</b> | <b>448</b>                          | <b>69</b>        | <b>142</b> | <b>14</b> | <b>12 112</b>      |

<sup>1</sup> La colonne « Total » inclut les « autres ou inconnus ».

Source :  
Registre  
du Rhône  
des victimes  
d'accident  
de la circulation.

## DESCRIPTION GÉNÉRALE DES LÉSIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Les lésions initiales de chaque victime sont codées selon l'échelle AIS (Abbreviated Injury Scale <sup>1</sup>) version 1990. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier la région corporelle <sup>2</sup>, l'organe atteint et la nature de la lésion. À chaque lésion est affecté un score de gravité immédiate appelé score AIS, prenant en compte le risque vital, la rapidité, la complexité et la longueur attendue des soins. Il est compris entre 1 (gravité mineure) et 6 (gravité maximale : lésion toujours mortelle). Pour chaque victime, on appelle MAIS (Max. Abbreviated Injury Scale) le score de la lésion la plus grave.

Parmi les 32 671 victimes enregistrées, 0,9 % sont décédées, 0,2 % ont survécu avec une ou plusieurs lésion(s) critique(s) (MAIS5), 1 % avec une lésion sévère (MAIS4), 5,3 % avec une lésion sérieuse (MAIS3), 18,8 % avec une lésion modérée (MAIS2). La grande majorité des victimes (73,7 %) ne présentait qu'une ou plusieurs lésions mineures (MAIS 1).

<sup>1</sup> D'après l'Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM).

<sup>2</sup> Les neuf régions corporelles sont la tête, la face, le cou (hors colonne vertébrale), le thorax (hors colonne), l'abdomen (hors colonne), la colonne vertébrale, le membre supérieur, le membre inférieur (comprenant le bassin), la « zone externe », c'est-à-dire la peau.

Pour la période 2007-2010, 63 559 lésions ont été enregistrées (1,9 par victime en moyenne), avec 658 codes (types de lésion) différents.

Les lésions élémentaires<sup>3</sup> observées pour le plus grand nombre de victimes du registre sont, pour chaque niveau de gravité<sup>4</sup> :

- AIS1 : étirement de la colonne cervicale sans fracture ni luxation (5 749 victimes), érosions cutanées sur tout le corps ou dans une zone indéterminée (3 234), contusion superficielle du cou (3 150), contusion du genou (3 053), maux de tête ou vertiges secondaires à un traumatisme crânien (2 736), contusion de l'épaule (2 264), hématome superficiel du membre inférieur (2 105), hématome superficiel du thorax (1 542), contusion du thorax (1 531), étirement de la colonne lombaire sans fracture ni luxation (1 514) ;
- AIS2 : notion de perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inconnue (740), fracture simple du radius (723), fracture de la clavicule (697), du carpe ou du métacarpe (569), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée connue inférieure à une heure (479), entorse du genou (463), fracture du péroné (391), fracture de doigt(s) (355), fracture du métatarse (316) ;
- AIS3 : fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (414), de la diaphyse tibiale (305), du cubitus (238), contusion pulmonaire unilatérale (221), hémorragie sous-arachnoïdienne (201), fracture complexe du fémur (170), de l'humérus (169), du plateau tibial (142), du bassin (114) ;
- AIS4 : contusion pulmonaire bilatérale (151), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre d'un côté, au plus trois de l'autre) avec hémopneumothorax (81), hématome sous-dural petit (< 50cm<sup>3</sup> chez l'adulte, 25 cm<sup>3</sup> chez l'enfant, ou sans précision sur la taille, 79), hémorragie cérébrale intraventriculaire (70), fracture complexe de la base du crâne (50), plaie majeure de rate (42), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » (38), hématome sous-dural (33), œdème cérébral modéré (30), hématome extradural petit (< 50cm<sup>3</sup> chez l'adulte, 25 cm<sup>3</sup> chez l'enfant, 28) ;
- AIS5 : œdème cérébral sévère (38), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre de chaque côté) avec hémopneumothorax (28), lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (21), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » bilatéral (19), hématome sous-dural bilatéral (15), hématome sous-dural volumineux (50 cm<sup>3</sup> chez l'adulte, 25 cm<sup>3</sup> avant dix ans, 13) ; contusion du tronc cérébral (10), hématome extradural volumineux (> 50 cm<sup>3</sup> chez l'adulte, à 25 cm<sup>3</sup> chez l'enfant, 9), plaie majeure de l'aorte thoracique (8) ;
- AIS6 : destruction massive du crâne et du cerveau (7), plaie majeure de l'aorte thoracique (5), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et fracture (5), plaie de la moelle épinière au niveau C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents, fracture et luxation (4), écrasement bilatéral du thorax (4), plaie avec perforation du cœur (3), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et luxation (3), destruction massive du tronc cérébral (2), arrachement du foie (2), brûlures du 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> degré ≥ 90 % (2), carbonisation (2).

<sup>3</sup> Chaque lésion élémentaire est comptée une fois par victime, même si elle est présente deux fois (ex. : contusion du genou à droite et à gauche).

<sup>4</sup> Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées pour chaque niveau de gravité.

## ↓ LÉSION LA PLUS FRÉQUENTE PAR TYPE D'USAGER ET NIVEAU DE GRAVITÉ

| Voiture |                                  | n     |
|---------|----------------------------------|-------|
| AIS1    | entorse cervicale                | 4 747 |
| AIS2    | perte de connaissance antérieure | 296   |
| AIS3    | contusion pulmonaire unilatérale | 78    |
| AIS4    | contusion pulmonaire bilatérale  | 52    |
| AIS5    | œdème cérébral sévère            | 9     |
| AIS6    | destruction crâne cerveau        | 3     |

| Deux-roues motorisé |   | n     |
|---------------------|---|-------|
| AIS1                | érosions cutanées                               | 1 650 |
| AIS2                | fracture clavicule                              | 331   |
| AIS3                | fracture ouverte déplacée ou communitive radius | 181   |
| AIS4                | contusion pulmonaire bilatérale                 | 60    |
| AIS5                | œdème cérébral sévère                           | 5     |
| AIS6                | plaie majeure aorte thoracique                  | 6     |

| Vélo |  | n   |
|------|--|-----|
| AIS1 | érosions cutanées                                  | 736 |
| AIS2 | fracture fermée du radius                          | 251 |
| AIS3 | fracture ouverte déplacée ou communitive du radius | 86  |
| AIS4 | hématome sous-dural                                | 15  |
| AIS5 | œdème cérébral sévère                              | 3   |
| AIS6 | plaie du tronc cérébral                            | 1   |

| Piétons |  | n   |
|---------|--|-----|
| AIS1    | contusion genou  | 432 |
| AIS2    | fracture péroné  | 117 |
| AIS3    | fracture ouverte déplacée ou communitive tibia             | 74  |
| AIS4    | contusion pulmonaire bilatérale                            | 22  |
| AIS5    | fractures > à 3 côtes de chaque côté avec hémopneumothorax | 11  |
| AIS6    | destruction crâne et cerveau                               | 4   |

| Patins et planches à roulettes |  | n   |
|--------------------------------|--|-----|
| AIS1                           | plaies mineures de face                          | 128 |
| AIS2                           | fracture fermée du radius                        | 170 |
| AIS3                           | fracture ouverte déplacée, communitive du radius | 39  |
| AIS4                           | hématome extradural cerveau                      | 1   |

L'entorse cervicale constitue la principale lésion des automobilistes : 35 % des occupants de voiture sont concernés. Les lésions les plus sévères siègent principalement au niveau du thorax et de la tête pour tous les types d'usagers. Les lésions de niveau de gravité intermédiaire (AIS3) sont principalement des lésions osseuses (fracturaires).

Toutes gravités confondues, les atteintes des victimes concernent principalement les membres (2/3 des victimes), la colonne (1/4) et/ou la tête (1/6).

La répartition des zones corporelles atteintes, toutes gravités confondues, est différente d'un type d'usager à l'autre (cf. tableau ci-dessous). Les piétons et les usagers de deux-roues à moteur sont principalement atteints aux membres inférieurs (plus de 6 atteintes sur 10). La moitié des atteintes concerne les membres supérieurs pour les cyclistes et les patineurs et la colonne pour les automobilistes.

↓ ANNÉES 2007 À 2010 – EFFECTIFS DE VICTIMES TOUCHÉES PAR RÉGION CORPORELLE, POUR LES CINQ PRINCIPAUX TYPES D'USAGERS, TOUTES GRAVITÉS CONFONDUES

|   | Voiture    | 2RM       | Vélo      | Piétons   | Patins, planches, Trotinettes |
|---|------------|-----------|-----------|-----------|-------------------------------|
|   | n = 13 568 | n = 8 712 | n = 5 181 | n = 2 848 | n = 1 250                     |
| Tête  | 2 696      | 1 068     | 821       | 763       | 103                           |
| Face  | 1 325      | 582       | 1 165     | 474       | 230                           |
| Cou   | 2 456      | 371       | 154       | 120       | 13                            |
| Thorax  | 2 814      | 929       | 365       | 296       | 25                            |
| Abdomen   | 869        | 561       | 223       | 191       | 35                            |
| Colonne vertébrale  | 6 264      | 1 012     | 365       | 384       | 36                            |
| Membre supérieur  | 2 986      | 3 757     | 2 400     | 886       | 633                           |
| Membre inférieur  | 2 338      | 5 282     | 1 718     | 1 817     | 342                           |
| Peau  | 683        | 1 855     | 839       | 431       | 86                            |
| Une victime peut être atteinte sur plusieurs régions corporelles. |            |           |           |           |                               |

Source :  
Registre  
du Rhône  
des victimes  
d'accident  
de la circulation.

## LÉSIONS POTENTIELLEMENT MORTELLES

Sur la période 2007-2010, 714<sup>5</sup> victimes sont décédées ou ont été atteintes de lésions sévères à maximales (AIS4 et plus), qui mettent en jeu le pronostic vital et nécessitent, lorsqu'elles ne sont pas mortelles d'emblée, des soins urgents et/ou complexes. Pour ce niveau de gravité, les usagers de deux-roues à moteur représentent 33 % des victimes, les automobilistes 32 %, les piétons 19 %, les cyclistes 10 % (seulement 2 patineurs). Par rapport à l'ensemble des victimes, on constate donc une sur-représentation des usagers de deux-roues à moteur et des piétons.

Lorsqu'on s'intéresse à ces lésions pour les cinq principaux types d'usagers, ce sont la tête (54 % des victimes atteintes de lésions sévères à maximales) et le thorax (respectivement 52 %) qui occupent l'avant-scène, nettement devant l'abdomen (13 %) et la colonne vertébrale (8 %).

<sup>5</sup> 668 victimes atteintes de lésions AIS 4 et plus, ainsi que 46 victimes décédées sans lésion susceptible d'expliquer directement le décès, du fait de l'absence d'un bilan lésionnel complet, de l'absence d'autopsie ou de la coexistence d'une autre pathologie.



↓ ANNÉES 2007 À 2010 – EFFECTIFS DE VICTIMES TOUCHÉES PAR RÉGION CORPORELLE, POUR LES CINQ PRINCIPAUX TYPES D'USAGERS, LÉSIONS SÉVÈRES À MAXIMALES AIS4+

|   | Voiture<br>n = 207 | 2RM<br>n = 223 | Vélo<br>n = 66 | Piétons<br>n = 133 | Patins, planches,<br>trottinettes<br>n = 2 |
|---|--------------------|----------------|----------------|--------------------|--|
| Tête  | 99                 | 93             | 50             | 95                 | 2  |
| Face  | 6                  | 4              | 1              | 1                  | 0  |
| Cou   | 0                  | 0              | 1              | 0                  | 0  |
| Thorax  | 118                | 135            | 17             | 57                 | 0  |
| Abdomen   | 24                 | 45             | 4              | 9                  | 0  |
| Colonne vertébrale  | 22                 | 19             | 7              | 4                  | 0  |
| Membre supérieur  | 0                  | 0              | 0              | 0                  | 0  |
| Membre inférieur  | 4                  | 11             | 1              | 10                 | 0  |
| Peau  | 4                  | 0              | 0              | 0                  | 0  |
| Une victime peut être atteinte sur plusieurs régions corporelles. |                    |                |                |                    |  |

Source :  
Registre  
du Rhône  
des victimes  
d'accidents  
de la circulation.

La majorité des atteintes mortelles ou potentiellement mortelles (AIS4+) se trouvent à la tête pour cyclistes (76 %) et piétons (71 %). En revanche, chez automobilistes et usagers de deux-roues à moteur, les lésions au thorax sont un peu plus nombreuses que les lésions à la tête. Ces deux derniers types d'usagers sont les plus concernés par des lésions touchant l'abdomen. Les lésions sévères des membres inférieurs concernent particulièrement les piétons (en proportion).

Alors que les piétons ne comptent que pour 9 % des victimes appartenant aux cinq principaux types d'usagers, ils représentent 38 % des victimes sévèrement blessées au membre inférieur ou bassin et 28 % à la tête. Leur vulnérabilité est ainsi concrétisée.

Les usagers de deux-roues à moteur, qui comptent pour 28 % des principales victimes, sont particulièrement nombreux parmi les victimes sévèrement touchées à l'abdomen (55 %), au thorax (41 %), au membre inférieur (42 %) ou à la colonne vertébrale (36 %).

Quant aux cyclistes, ils sont ici sous-représentés pour l'ensemble des régions corporelles, étant en grande majorité victimes d'une simple chute sans antagoniste, rarement sévère. Même pour la tête, zone où ils sont le plus gravement touchés, ils ne comptent que pour 15 % des victimes sévèrement touchées, alors qu'ils représentent 16 % des victimes des principaux types d'usagers.

## HOSPITALISATIONS

Sur la période 2007-2010, 4 631 victimes (14 % de l'ensemble des victimes) ont été hospitalisées. Parmi elles 1,4 % sont décédées en milieu hospitalier.

La durée d'hospitalisation est connue pour 93 % des victimes hospitalisées. Elle est de un jour pour 28 % des victimes hospitalisées (4 % de l'ensemble des victimes), entre 2 et 6 jours pour 40 % (respectivement 5 %), entre 7 et 30 jours pour 22 % (respectivement 3 %) et plus de 30 jours pour 10 % des victimes hospitalisées (soit 1 % de l'ensemble des victimes). Sont exclues du calcul de la durée d'hospitalisation les victimes pour lesquelles le parcours est complexe (plusieurs retours à domicile), qui sont perdues de vue (transférées dans d'autres départements) ou encore hospitalisées.

## DÉCÈS

La létalité (nombre de tués rapporté aux victimes) est de 0,9 % (295 tués). Elle augmente régulièrement avec l'âge à partir de l'âge de quinze ans : chez les moins de quinze ans 0,2 % des victimes sont décédées, chez les 15-44 ans 0,7 %, chez les 45-64 ans 1,5 % et chez les 65 ans et plus 3,5 %. Les hommes sont plus souvent décédés que les femmes (1,1 % des hommes sont morts, 0,5 % des femmes). La létalité est très variable d'un type d'usager à l'autre : 2 % pour les piétons, 1,6 % pour les occupants de camionnette,

1,4 % pour les occupants de poids lourds, 1,1 % pour les usagers de deux-roues à moteur, 0,8 % pour les automobilistes, et 0,3 % pour les cyclistes. Aucun patineur n'est décédé.

Pour 78 % des victimes tuées, le décès est survenu immédiatement sur les lieux de l'accident. Parmi les 249 tués pour lesquels on dispose d'une description lésionnelle pouvant expliquer le décès (au moins une lésion AIS4+), 14 % sont atteints d'au moins une lésion mortelle d'emblée (AIS6). Les autres victimes décédées sont atteintes d'une ou plusieurs lésions critiques AIS5 (49 %), ou seulement d'une ou plusieurs lésion(s) sévères AIS4 (37 %). Ces lésions responsables du décès siègent au thorax pour 68 % des victimes décédées, à la tête chez 51 %, à l'abdomen pour 19 %, à la colonne pour 13 %, puis au membre inférieur (7 %), à la face et à la peau (brûlures) dans moins de 5 % des cas.

## SÉQUELLES

Grâce à la codification précise des lésions, il est possible de prévoir, dès l'admission, les séquelles probables. Un indice couplé à l'AIS fournit un niveau de déficience prévisible à un an. Pour les déficiences mineures ou modérées, cet indicateur n'a pas de qualité prédictive au niveau individuel, la récupération dépendant de nombreux facteurs autres que la lésion initiale elle-même. Les concepteurs de l'indice estiment que la prévision est valable pour 80 % des cas au moins. Par contre, pour les hauts niveaux de handicap, dus à des lésions telles que la destruction de structures anatomiques, le niveau de fiabilité de la prévision est élevé. Par analogie avec l'AIS, le code IIS (Injury Impairment Scale) a sept niveaux de gravité (dont un niveau 0 pour les lésions sans séquelles prévisibles) prenant en compte la mobilité, les aspects cognitif, esthétique, sensoriel, sexuel/reproductif et la douleur.

Pour la période 2007-2010, 14 053 lésions avec séquelles probables ont été enregistrées pour 11 586 victimes (1,2 par victime en moyenne), avec 205 codes (types de lésion) différents.

Les lésions élémentaires liées à des séquelles les plus fréquemment observées<sup>6</sup> chez les 32 376 survivants (dont 20 790 n'auront probablement aucune séquelle) pour chaque niveau de gravité sont :

- IIS1 : étirement de la colonne vertébrale cervicale sans fracture ni luxation (5 749 victimes), étirement de la colonne vertébrale lombaire sans fracture ni luxation (1 514), étirement de la colonne vertébrale dorsale sans fracture ni luxation (1 237), perte de connaissance antérieure à l'admission, de durée inconnue (740), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inférieure à une heure (478) ;
- IIS2 : fracture complexe du bassin (100), fracture du calcanéum (41), contusion cérébrale petite (< 30 cm<sup>3</sup>, déplacement du plan médian < 5 mm, 39), fracture de l'astragale (37), contusion cérébrale multiples bilatérales (35), arrachement, rupture ou déchirure des ligaments croisés ou latéraux du genou (34), œdème cérébral modéré (28), fracture de l'articulation sacro-iliaque (26), hématome intracérébral en pétéchies (23), fracture complexe de la voûte crânienne (18), contusion isolée du cerveau sans précision (17) ;
- IIS3 : hémorragie cérébrale intraventriculaire (36), rupture complète du ligament croisé postérieur du genou (18), luxation du genou (14), luxation du genou sans atteinte articulaire (13), hématome intracérébral petit (≤ 30 cm<sup>3</sup> ou 4 cm de diamètre pour un adulte, 15 cm<sup>3</sup> ou 2 cm pour un enfant de moins de dix ans, 13), hématome intracérébral sans précisions (11), luxation de la hanche avec atteinte articulaire (6), amputation en dessous du genou (6), amputation au membre supérieur (5), œdème sévère au cerveau (5) ;
- IIS4 : hématome sous-dural petit (≤ 50 cm<sup>3</sup> pour un adulte, 25 cm<sup>3</sup> pour un enfant, 70), hématome sous-dural de taille non précisée (25), hématome sous-dural petit (≤ 30 cm<sup>3</sup> pour un adulte, 6), contusion de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète et fracture (6), contusion de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète, fracture et luxation (5), plaie de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète, fracture et luxation (5) ;
- IIS5 : lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (15), hématome sous-dural bilatéral (9), hématome sous-dural volumineux (2), plaie de la moelle épinière cervicale avec signes neurologiques permanents, niveau C4 ou au-dessous avec fracture et luxation (2), contusion de la moelle épinière cervicale avec signes neurologiques permanents, niveau C4 ou au-dessous avec fracture et luxation (2) ;
- IIS6 : contusion du tronc cérébral (8).

<sup>6</sup> Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées chez les survivants, pour chaque niveau de gravité.

Outre les victimes décédées (0,9 %), 11 328 personnes (34,7 % des victimes) ont probablement gardé des séquelles mineures ou modérées un an après l'accident (IIS1 ou 2), et 258 (0,8 %) des séquelles graves (sérieuses à maximales IIS3 ou plus).

Pour les séquelles graves, les usagers de deux-roues à moteur représentent 33 % des victimes, les automobilistes 23 %, les piétons 23 %, les cyclistes 15 % tandis qu'on note le faible effectif de patineurs.

Les hommes représentent plus de 7 porteurs de séquelles lourdes sur 10 (191 sur 258). Ils sont majoritaires pour tous les types d'usager, représentant même 84 % des cyclistes concernés et 91 % des usagers de deux-roues à moteur. La plupart des hommes qui garderont des séquelles étaient à deux-roues motorisé (40 %), puis en voiture (21 %) et à pied (16 %). En revanche, les femmes touchées par les séquelles lourdes étaient plutôt à pied (43 %), en voiture (30 %), puis à deux-roues motorisé (12 %).

Presque la moitié (45 %) des victimes qui garderont des séquelles lourdes sont âgés de moins de 30 ans, et une sur cinq (19 %) de moins de 20 ans.

Le rapport séquelles lourdes/décès est de 1,1 pour les victimes âgées de moins de 40 ans, tandis qu'il est inférieur à l'unité (0,7) pour les victimes âgées de 40 ans ou plus. Sur la période 2007-2010, le nombre de tués (295) est légèrement supérieur au nombre de handicapés (258).

La quasi-totalité des victimes concernées (94 %) ont des séquelles graves prévues pour une seule zone, 6 % pour deux zones, moins de 1 % pour trois zones ou plus.

↓ ANNÉES 2007 À 2010 – EFFECTIFS DE VICTIMES TOUCHÉES PAR RÉGION CORPORELLE, POUR LES CINQ PRINCIPAUX TYPES D'USAGERS, LÉSIONS RESPONSABLES DE SÉQUELLES MAJEURES IIS3 + POUR LES SURVIVANTS

|   | Voiture | 2RM    | Vélo   | Piétons | Patins, planches, trottinettes |
|---|---------|--------|--------|---------|--------------------------------|
|   | n = 60  | n = 85 | n = 38 | n = 60  | n = 4                          |
| Tête  | 41      | 42     | 26     | 49      | 1                              |
| Face  | 0       | 0      | 0      | 0       | 0                              |
| Cou   | 1       | 0      | 0      | 0       | 0                              |
| Thorax  | 0       | 0      | 0      | 0       | 0                              |
| Abdomen   | 0       | 0      | 0      | 0       | 0                              |
| Colonne vertébrale  | 8       | 14     | 6      | 3       | 0                              |
| Membre supérieur  | 1       | 3      | 0      | 0       | 0                              |
| Membre inférieur  | 10      | 30     | 7      | 9       | 3                              |
| Peau  | 0       | 0      | 0      | 0       | 0                              |
| Une victime peut être atteinte sur plusieurs régions corporelles. |         |        |        |         |                                |

Source :  
Registre  
du Rhône  
des victimes  
d'accidents  
de la circulation.

La répartition des séquelles graves (IIS3 ou plus) entre les zones corporelles est différente d'un type d'usager à l'autre (voir tableau). La tête est la première région touchée (64 % des principaux types d'usagers qui garderont des séquelles graves), puis les membres inférieurs (24 %) et la colonne (13 %).

Pour les séquelles à la tête, les piétons sont particulièrement à risque. De telles séquelles, les plus lourdes pour l'avenir de la victime, peuvent toucher l'intellect, la mémoire, le comportement, la motricité, la vue, etc.

Les usagers de deux-roues à moteur ont un sur 4 risque de garder des séquelles à la tête, aux membres inférieurs et à la colonne. La moitié des victimes conservant des séquelles au membre inférieur sont des usagers de deux-roues à moteur. Il s'agit de dégâts des grosses articulations ou d'amputations. Leurs conséquences séquellaires sont cependant moins graves que celles attendues pour la tête et la colonne.

Les séquelles médullaires (atteintes de tétraplégies ou paraplégies) touchent surtout des usagers de deux-roues à moteur et des automobilistes.

## TYPES DE TRAJET

Ce renseignement est connu chez 90 victimes sur 100. Tous âges confondus, une victime sur cinq (21 %) a été accidentée lors d'un trajet lié au travail : trajet domicile-travail ou mission professionnelle (24 % lorsqu'on a l'information).

Parmi les victimes âgées de 20 à 59 ans, les blessés lors d'un accident de trajet domicile-travail comptent pour 23 % des victimes chez les hommes et 27 % chez les femmes (respectivement 26 % et 30 % lorsqu'on a l'information), alors que les victimes d'accident de travail proprement dit (mission professionnelle) représentent 5,4 % des hommes et 3 % des femmes (respectivement 6,3 % et 3,4 %).

En trajet domicile-travail, les femmes sont blessées à 71 % en voiture, à 11 % en deux-roues moteur et 9 % à vélo. Chez les hommes, les usagers de deux-roues motorisés représentent la première catégorie d'usagers (42 %) devant les automobilistes (39 %), les cyclistes comptant pour 12 %.

En mission professionnelle aussi, les femmes étaient majoritairement en voiture (68 %), plus rarement à deux-roues moteur (12 %), à pied (6 %) ou à vélo (4 %). Les hommes accidentés en mission professionnelle étaient en voiture dans 34 % des cas, mais aussi à deux-roues moteur (25 %), en poids lourd (17 %) ou véhicule utilitaire (9 %), à pied (7 %) ou à vélo (4 %).

## DIFFÉRENCES ENTRE LES SEXES

En effectifs comme en incidences, les risques de décès, handicap lourd et handicap léger concernent plus les hommes que les femmes. Le rapport d'incidences entre hommes et femmes est de 1,8 toutes gravités confondues sur la période 2007-2010. Il est d'autant plus élevé que la gravité est importante : 4,1 pour la mortalité et 3,1 pour les séquelles lourdes, 2,2 pour les lésions sans séquelles. Il est le plus faible pour les séquelles légères (1,3), essentiellement en raison de la fréquence de l'étiement de la colonne cervicale (coup du lapin), qui touche 26 % des femmes contre 12 % des hommes, tous usagers confondus.

## ÉVOLUTIONS SUR LA PÉRIODE 1996-2009

On compare quatre périodes (cf. tableau). En effet, une nette baisse des effectifs a été observée en 2002 et 2003, année depuis laquelle on observe une tendance générale à une légère baisse.

L'incidence moyenne annuelle des blessures par accident de la route, toutes gravités confondues, a continué à diminuer, pour les hommes comme pour les femmes.

La létalité (nombre de tués rapporté aux victimes) a baissé régulièrement (0,9 % vs 1,2 % au début du registre, différence significative), ainsi que l'effectif total. La mortalité ramenée à la population accuse donc une nette baisse, pour les deux sexes.

## ↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ET DES INCIDENCES DE SURVIE AVEC OU SANS SÉQUELLES, SELON LE SEXE

|        | Année     | Décès                | Survivants avec séquelles lourdes | Survivants avec séquelles légères | Survivants sans séquelles | Total toutes gravités |
|--------|-----------|----------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|-----------------------|
|        |           | Mortalité /1 000 000 | Incidence /1 000 000              | Incidence /1 000 000              | Incidence /1 000 000      | Incidence /1 000 000  |
| Hommes | 2007-2010 | 71                   | 58                                | 1 878                             | 4 287                     | 6 295                 |
|        | 2004-2006 | 76                   | 76                                | 2 057                             | 4 605                     | 6 813                 |
|        | 2002-2003 | 107                  | 91                                | 2 263                             | 4 646                     | 7 107                 |
|        | 1996-2001 | 129                  | 77                                | 2 453                             | 6 119                     | 8 778                 |
| Femmes | 2007-2010 | 18                   | 19                                | 1 471                             | 1 922                     | 3 429                 |
|        | 2004-2006 | 27                   | 27                                | 1 566                             | 2 097                     | 3 718                 |
|        | 2002-2003 | 40                   | 37                                | 1 634                             | 2 110                     | 3 821                 |
|        | 1996-2001 | 41                   | 25                                | 1 838                             | 3 052                     | 4 957                 |

Source :  
Registre  
du Rhône  
des victimes  
d'accident  
de la circulation  
1996-2010.

Sur la période 2007-2010, la part des victimes pour lesquelles des séquelles lourdes sont prévues ainsi et leurs effectifs sont en baisse, pour les hommes comme pour les femmes. Les porteurs de séquelles lourdes sont un peu moins nombreux que les tués, avec un ratio de 258/295 (87 séquelles lourdes pour 100 morts).

## CONCLUSIONS

Le recueil médical permet de connaître la nature et la gravité des blessures depuis 1996.

Le nombre annuel moyen de victimes sur la période 2007-2010 est en légère baisse par rapport à la période 2004-2006 (- 5 %).

La remontée des effectifs du registre observée en 2009 ne s'est pas confirmée en 2010 (2008 : 7 730 victimes, 2009 : 8 341 et 2010 : 8 168). Le nombre de tués est stable (81 en 2009, 81 en 2010) ainsi que le nombre de victimes avec séquelles graves attendues (61 en 2009, 60 en 2010).

Les hommes sont toujours les plus nombreux, et les plus gravement touchés, représentant 63 % des victimes toutes gravités confondues, 79 % des tués, 74 % des survivants qui garderont des séquelles lourdes. Les usagers de deux-roues à moteur sont chez les hommes plus nombreux que les automobilistes, bien que l'on note en 2010 une baisse de ce type d'usagers chez les hommes par rapport à l'année précédente.

Les lésions mettant en jeu le pronostic vital et/ou fonctionnel touchent principalement le thorax responsable de décès précoces, la tête qui, lorsque les lésions ne sont pas fatales, laissent des déficits neurologiques significatifs et la colonne avec des séquelles médullaires (tétraplégies ou paraplégies).

On retiendra que dans le département du Rhône, pour 100 tués dans un accident de la route, 87 autres victimes garderont des séquelles lourdes.

Compte tenu de leurs effectifs de victimes qui restent très élevés, les deux-roues à moteur constituent un problème de santé publique majeur en raison du risque vital et/ou séquellaire. Les campagnes de prévention sont plus que jamais d'actualité.

## AUTRES ÉTUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES SUR LES CONSÉQUENCES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

### ESPARR-ECO

**ÉTUDE DES CONSÉQUENCES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE :  
UNE APPROCHE PAR LA VICTIME, DÉC. 2011.**

**Commanditaire : DSCR.**

**Titulaire : IFSTTAR.**

**Rédacteurs : Laurent Carnis et Martine Hours.**

**Contributeurs : Laurent Carnis, Pierrette Charnay, Martine Hours, et Hélène Tardy.**

**Responsables scientifiques : Laurent Carnis et Martine Hours.**

Le projet ESPARR-ECO mobilise une démarche centrée sur la victime et sur les conséquences socio-économiques des accidents de la route. En associant approche économique et épidémiologique, cette recherche porte une certaine originalité dans la manière d'aborder les conséquences des accidents de la route pour les victimes, de chercher à mieux les comprendre et d'aider le décideur à prendre les mesures idoines pour améliorer leur prise en charge.

ESPARR-ECO s'est appuyé sur l'étude d'une cohorte de victimes blessées au cours d'un accident de la route survenu dans le département du Rhône. L'étude s'est limitée à l'étude de conséquences pour les adultes. Ces victimes ont été interrogées au cours de plusieurs questionnaires (inclusion, 1 an et 3 ans). Les données collectées résultent d'une démarche déclarative.

Les données collectées concernent des variables sociodémographiques, des caractéristiques personnelles et familiales, des informations concernant la situation en matière d'assurance, des informations relatives à l'accident, aux lésions corporelles, à l'état de santé, aux répercussions financières et aux modalités de la prise en charge par les assurances.

Les conséquences des accidents de la route dépendent des modalités de transport utilisées, de la PCS, de l'âge, mais aussi de phénomènes d'interaction existant entre ces différentes modalités. Le facteur le plus structurant reste la gravité de l'accident. Lorsque la gravité de l'accident s'accroît, les conséquences (quelle que soit leur nature) de celui-ci sont d'autant plus grandes.

La recherche souligne aussi l'aspect multidimensionnel des conséquences de l'accident de la route, touchant à la fois l'état de santé de l'individu, le travail, l'emploi, le logement (déménagement, aménagement, travaux...), le milieu familial (arrêt de l'activité professionnelle...). Les conséquences financières sont également réelles. La perte de revenu (lié entre autres au retrait du marché du travail) et la prise en charge tardive des dépenses de santé sont régulièrement évoquées par les victimes.

La multiplicité des conséquences implique que la victime doit composer avec de nombreux interlocuteurs. La victime se trouve de fait être impliquée dans différentes procédures (travail, logement, médicale, indemnitaire, juridique...) et n'est pas toujours correctement informée. Démunie, composant avec un traumatisme, la victime de l'accident de la route est une victime éparpillée.

La situation de fragilité socio-économique de la victime peut conduire à une amplification des conséquences pour la victime. L'accident de la route peut initier un processus de déclassement socio-économique.

Nos travaux suggèrent qu'un phénomène de résilience dans le temps est à l'œuvre. Il concerne toutes les catégories de victimes. L'état de santé s'améliore, même si des séquelles subsisteront. Des mécanismes de prise en charge financière se mettent en œuvre, les familles sont impliquées pour favoriser le retour au travail et celui à la vie sociale.

De nombreuses dimensions restent cependant mal connues : les modalités de l'indemnisation, les conséquences sur les familles des victimes et leur vie sociale.

Cette recherche a permis d'avancer sur certaines dimensions de l'accident de la route, mais elle soulève aussi de nouveaux questionnements.

# Le coût de l'insécurité routière

## HISTORIQUE DE LA MÉTHODE DE CALCUL

### Années 1993-1999

C'est le souci d'optimiser l'action publique du point de vue économique qui a conduit certaines études dans les années 1990 à tenter de donner une valeur monétaire traduisant l'effort que la collectivité est prête à consacrer pour éviter un accident corporel supplémentaire dans le secteur des transports. Une telle monétarisation touche à des questions très sensibles lorsqu'il s'agit d'évaluer le coût d'une vie humaine. L'évaluation de l'ensemble des coûts de l'insécurité routière s'imposait pour établir l'étendue des conséquences monétaires (ou monétarisables) des accidents et apprécier leur poids relatif à d'autres coûts auxquels la société doit faire face.

C'est à partir d'une étude réalisée en 1991-1992 sur le « Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière »<sup>7</sup>, suivie en 1994 du rapport « Transports : pour un meilleur choix des investissements », que le groupe de travail dirigé par Marcel Boiteux a analysé les différentes composantes du prix de la vie humaine et les a calculées en appliquant la « méthode du capital humain compensé » aux statistiques de 1990. Elle distingue, en particulier :

#### Les coûts marchands directs composés :

- des coûts médicaux et sociaux : coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile ;
- des coûts matériels : dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans la circulation congestionnée par l'accident, remorquage, déplacements ;
- des frais généraux : frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coût des services d'assurance, frais d'administration divers.

#### Les coûts marchands indirects composés :

- des pertes de production future des personnes tuées ;
- des pertes de production temporaire des blessés ; des personnes éventuellement emprisonnées suite à l'accident ; des personnes bloquées par l'accident, des membres du ménage (du) (des) blessé(s) ;
- des pertes de production potentielle de la descendance potentielle des accidentés, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités.

#### Les coûts non marchands

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances.

- Cas de la personne tuée : préjudice moral, *pretium mortis*, transfert du *pretium doloris* du mort aux héritiers.
- Cas du blessé : *pretium doloris*, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet.

Pour 1993, l'actualisation des valeurs conduisait aux chiffres suivants :

- 3 258 400 francs pour une personne tuée ;
- 338 700 francs une personne blessée gravement ;
- 72 400 francs pour une personne blessée légèrement.

Cette actualisation conduisait notamment à pratiquement doubler la valeur de la vie humaine qui était jusqu'alors utilisée.

<sup>7</sup> Rapport de M. Le Net, directeur de recherche à l'École nationale des ponts et chaussées, remis au commissariat général du Plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

C'est sur cette base qu'a été estimé pour la première fois le coût de l'insécurité routière dans le bilan annuel de la sécurité routière de 1993.

C'est l'instruction du 28 juillet 1995 de la Direction des routes (MATETT) qui a actualisé ces coûts pour 1994 en choisissant comme taux d'actualisation annuel le taux d'accroissement de la consommation finale des ménages par tête pour le coût des victimes et en prenant le taux d'inflation pour les dégâts matériels.

Pour 1994, l'actualisation des valeurs conduisait aux chiffres suivants :

- 3 700 000 francs pour une personne tuée ;
- 381 000 francs pour une personne blessée gravement ;
- 81 000 francs pour une personne blessée légèrement ;
- 20 600 francs pour les dégâts matériels.

### **Années 2000-2004**

Un groupe de travail *ad hoc* du commissariat général du Plan a été chargé de réactualiser l'instruction de 1995 en étudiant, en particulier, les différentes approches des autres pays industrialisés dans la perspective du passage à l'euro. Il a conclu à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconisé dans le cas de la France d'adopter les valeurs suivantes en valeur 2000 :

- 1 million d'euros pour une personne tuée ;
- 150 000 euros pour une personne blessée gravement ;
- 22 000 euros pour une personne blessée légèrement ;
- 5 500 euros pour les dégâts matériels.

### **Année 2005 et au-delà**

Jusqu'en 2004, la valeur du blessé grave et du blessé léger se déduisant par proportion de la valeur de la personne tuée, les mêmes pourcentages de progression étaient appliqués.

Par la suite, afin de tenir compte du changement de définition des gravités appliqué en 2005, l'ONISR a procédé à l'estimation du coût d'un blessé hospitalisé (alors évalué à 124 987 euros) et d'un blessé léger (5 000 euros) en prenant pour convention que le coût estimé de l'insécurité routière ne devrait pas être changé à la suite de la modification des définitions de la gravité des blessés. Soit les valeurs suivantes en 2005 :

- 1 156 925 euros pour une personne tuée ;
- 124 987 euros pour une personne blessée gravement ;
- 5 000 euros pour une personne blessée légèrement ;
- 6 078 euros pour les dégâts matériels.

Aucun autre changement dans l'estimation des valeurs monétaires des victimes de la route n'a été fait depuis 2005. L'actualisation annuelle est calculée en prenant l'évolution annuelle de la dépense de consommation des ménages par tête donnée par l'INSEE.

L'ONISR a également fait l'hypothèse que le coût des accidents matériels progressait au rythme de l'inflation. Cette évolution est la donnée INSEE

### **Valeur monétaire des victimes de la route**

Pour 2011, les valeurs suivantes sont appliquées :

- 1 264 448 euros pour une personne tuée (+ 1,3 % de hausse 2011 des dépenses à la consommation des ménages par tête) ;
- 132 367 euros pour un blessé hospitalisé ;
- 5 295 euros pour un blessé léger.



## ↓ ÉVOLUTION DEPUIS 2000

| Année | Taux d'évolution des dépenses des ménages | Coût unitaire personne tuée (en euros) | Coût unitaire BG (en euros) | Coût unitaire BL (en euros) |
|-------|---|--|-----------------------------|-----------------------------|
| 2000  |   | 1 000 000                              | 150 000                     | 22 000                      |
| 2001  | 4,1                                       | 1 041 000                              | 156 150                     | 22 902                      |
| 2002  | 2,8                                       | 1 070 148                              | 160 522                     | 23 543                      |
| 2003  | 2,7                                       | 1 099 042                              | 164 856                     | 24 179                      |
| 2004  | 2,9                                       | 1 130 914                              | 169 637                     | 24 880                      |
| 2005  | 2,3                                       | 1 156 925                              | 124 987                     | 5 000                       |
| 2006  | 3,2                                       | 1 193 947                              | 124 987                     | 5 000                       |
| 2007  | 2,6                                       | 1 229 765                              | 128 737                     | 5 150                       |
| 2008  | 1,2                                       | 1 244 522                              | 130 281                     | 5 212                       |
| 2009  | -0,4                                      | 1 239 544                              | 129 760                     | 5 191                       |
| 2010  | 0,7                                       | 1 248 221                              | 130 669                     | 5 227                       |
| 2011  | 1,3                                       | 1 264 448                              | 132 367                     | 5 295                       |

**Valeur monétaire de l'accident matériel**

Pour 2011, le coût de l'accident matériel s'établit à 6 783 euros (moyennant une inflation 2011 de 2,1 %).

## ↓ ÉVOLUTION DEPUIS 2000

| Année | Taux d'inflation | Coût unitaire accident matériel (en euros) |
|-------|------------------|--|
| 2000  |                  | 5 500                                      |
| 2001  | 1,4              | 5 577                                      |
| 2002  | 2,4              | 5 711                                      |
| 2003  | 2,3              | 5 842                                      |
| 2004  | 2,3              | 5 977                                      |
| 2005  | 1,7              | 6 078                                      |
| 2006  | 1,7              | 6 181                                      |
| 2007  | 2,6              | 6 342                                      |
| 2008  | 2,8              | 6 520                                      |
| 2009  | 0,1              | 6 526                                      |
| 2010  | 1,8              | 6 644                                      |
| 2011  | 2,1              | 6 783                                      |

## ESTIMATION DU COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE (FRANCE MÉTROPOLITAINE)

**Estimation du coût des accidents corporels (France métropolitaine)**

Le coût des accidents corporels en 2011 reste inchangé par rapport à 2010. Il est estimé à 9,7 Md€, le coût des accidents mortels représentant un plus de 50 % de ce coût.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – COÛT DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE

| Année | Coût unitaire de la personne tuée (en euros) | Nombre | Coût total (en Md€) |
|-------|--|--------|---------------------|
| 2000  | 1 000 000                                    | 8 252  | 8,3                 |
| 2001  | 1 041 000                                    | 8 160  | 8,5                 |
| 2002  | 1 070 148                                    | 7 655  | 8,2                 |
| 2003  | 1 099 042                                    | 6 126  | 6,7                 |
| 2004  | 1 130 914                                    | 5 593  | 6,3                 |
| 2005  | 1 156 925                                    | 5 318  | 6,2                 |
| 2006  | 1 193 947                                    | 4 709  | 5,6                 |
| 2007  | 1 229 765                                    | 4 620  | 5,7                 |
| 2008  | 1 244 522                                    | 4 275  | 5,3                 |
| 2009  | 1 239 544                                    | 4 273  | 5,3                 |
| 2010  | 1 248 221                                    | 3 992  | 5                   |
| 2011  | 1 264 448                                    | 3 963  | 5                   |

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – COÛT DES BLESSÉS HOSPITALISÉS

| Année | Coût unitaire du blessé grave (en euros) | Nombre | Coût total (en Md€) |
|-------|--|--------|---------------------|
| 2000  | 150 000                                  | 27 407 | 4,1                 |
| 2001  | 156 150                                  | 26 192 | 4,1                 |
| 2002  | 23 678                                   | 24 091 | 0                   |
| 2003  | 24 317                                   | 19 207 | 0,5                 |
| 2004  | 25 023                                   | 17 435 | 0,4                 |
| 2005  | 124 987                                  | 39 811 | 5                   |
| 2006  | 124 987                                  | 40 662 | 5,1                 |
| 2007  | 128 737                                  | 38 615 | 5                   |
| 2008  | 130 281                                  | 34 965 | 4,6                 |
| 2009  | 129 760                                  | 33 323 | 4,3                 |
| 2010  | 130 669                                  | 30 393 | 4                   |
| 2011  | 132 367                                  | 29 679 | 3,9                 |

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – COÛT DES BLESSÉS LÉGERS

| Année | Coût unitaire du blessé léger (en euros) | Nombre  | Coût total (en Md€) |
|-------|--|---------|---------------------|
| 2000  | 22 000                                   | 134 710 | 3                   |
| 2001  | 22 902                                   | 127 753 | 2,9                 |
| 2002  | 23 543                                   | 113 748 | 2,7                 |
| 2003  | 24 179                                   | 96 722  | 2,3                 |
| 2004  | 24 880                                   | 91 292  | 2,3                 |
| 2005  | 5 000                                    | 68 265  | 0,3                 |
| 2006  | 5 000                                    | 61 463  | 0,3                 |
| 2007  | 5 150                                    | 64 586  | 0,3                 |
| 2008  | 5 212                                    | 58 833  | 0,3                 |
| 2009  | 5 191                                    | 57 611  | 0,3                 |
| 2010  | 5 227                                    | 54 068  | 0,3                 |
| 2011  | 5 295                                    | 51 572  | 0,3                 |

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – COÛT DES DÉGÂTS MATÉRIELS DES ACCIDENTS CORPORELS

| Année | Coût du dégât matériel | Nombre  | Coût total (en Md€) |
|-------|------------------------|---------|---------------------|
| 2000  | 5 500                  | 121 223 | 0,7                 |
| 2001  | 5 577                  | 116 745 | 0,7                 |
| 2002  | 5 711                  | 105 470 | 0,6                 |
| 2003  | 5 842                  | 90 220  | 0,5                 |
| 2004  | 5 977                  | 85 390  | 0,5                 |
| 2005  | 6 078                  | 84 525  | 0,5                 |
| 2006  | 6 181                  | 80 809  | 0,5                 |
| 2007  | 6 342                  | 81 272  | 0,5                 |
| 2008  | 6 520                  | 74 487  | 0,5                 |
| 2009  | 6 526                  | 72 315  | 0,5                 |
| 2010  | 6 644                  | 67 288  | 0,4                 |
| 2011  | 6 783                  | 65 024  | 0,4                 |

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – COÛT DES SEULS ACCIDENTS CORPORELS

| Année | Coût des accidents corporels<br>(en Md€) |
|-------|--|
| 2000  | 16                                       |
| 2001  | 16,2                                     |
| 2002  | 11,5                                     |
| 2003  | 10,1                                     |
| 2004  | 9,5                                      |
| 2005  | 12                                       |
| 2006  | 11,5                                     |
| 2007  | 11,5                                     |
| 2008  | 10,7                                     |
| 2009  | 10,4                                     |
| 2010  | 9,7                                      |
| 2011  | 9,7                                      |

**ESTIMATION DU COÛT DES ACCIDENTS PUREMENT MATÉRIELS**

L'ONISR estime chaque année le coût des accidents purement matériels de la route à partir du nombre d'accidents matériels et corporels, données fournies par la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA). Il s'agit donc d'une approximation sous-estimant le coût réel de ces accidents puisque, d'une part, seuls les simples dégâts matériels en responsabilité civile sont comptés et, d'autre part, ceux qui n'ont pas fait l'objet d'un débours de la part d'une société d'assurance sont ignorés.

Il est impossible d'évaluer le nombre de ces derniers.

La FFSA ouvre chaque année un certain nombre de dossiers pour sinistres de responsabilité civile. Elle estime que chaque accident en moyenne entraîne l'ouverture de 1,72 dossier.

Le nombre de dossiers ouverts est connu avec une année de retard. Ainsi, en 2010, 3 758 000 dossiers ont été ouverts ; soit 2 174 884 accidents corporels et matériels, d'où l'on déduit le nombre d'accidents matériels : 2 117 596.

## ↓ ESTIMATION DU COÛT DES ACCIDENTS MATÉRIELS

| Année | Dossier   | Nombre de dossier | Nombre accident | Nombre accidents corporels | Nombre accidents matériels | Coût unitaire (en euros) | Total (en Md€) |
|-------|-----------|-------------------|-----------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------|
| 2000  | 4 035 000 | 1,72              | 2 345 930       | 121 223                    | 2 224 707                  | 5 500                    | 12,2           |
| 2001  | 4 004 000 | 1,72              | 2 327 907       | 116 745                    | 2 211 162                  | 5 577                    | 12,3           |
| 2002  | 4 027 000 | 1,72              | 2 341 279       | 105 470                    | 2 235 809                  | 5 711                    | 12,8           |
| 2003  | 3 900 000 | 1,72              | 2 267 442       | 90 220                     | 2 177 222                  | 5 842                    | 12,7           |
| 2004  | 3 850 000 | 1,72              | 2 238 372       | 85 390                     | 2 152 982                  | 5 977                    | 12,9           |
| 2005  | 3 845 000 | 1,72              | 2 235 465       | 84 525                     | 2 150 940                  | 6 078                    | 13,1           |
| 2006  | 3 787 000 | 1,72              | 2 201 744       | 80 809                     | 2 120 935                  | 6 181                    | 13,1           |
| 2007  | 3 767 000 | 1,72              | 2 190 116       | 81 272                     | 2 108 844                  | 6 342                    | 13,4           |
| 2008  | 3 662 000 | 1,72              | 2 129 070       | 74 487                     | 2 054 583                  | 6 520                    | 13,4           |
| 2009  | 3 710 000 | 1,72              | 2 156 977       | 72 315                     | 2 084 662                  | 6 526                    | 13,6           |
| 2010  | 3 758 000 | 1,72              | 2 184 884       | 67 288                     | 2 117 596                  | 6 644                    | 14,1           |
| 2011  | 3 494 940 | 1,72              | 2 031 942       | 65 024                     | 1 966 918                  | 6 783                    | 13,3           |

L'estimation du coût des accidents matériels pour 2011 se fonde sur une baisse estimée de 7 % des déclarations d'accidents enregistrées par les sociétés d'assurance par rapport à 2010, soit 1 966 918 accidents matériels.

L'estimation du coût des accidents purement matériels pour 2011 s'élèverait à 13,3 Md€ contre 14,1 en 2010.

## ESTIMATION DU COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au total, le coût direct de l'insécurité routière (France métropolitaine) est estimé à 23 Md€ en 2011 contre 23,8 en 2010.

Ce coût a baissé en 2011 de 3,5 % par rapport à 2010.

Depuis 2002, le coût des accidents matériels est supérieur à celui des accidents corporels.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DU COÛT DE L'INSÉCURITÉ (EN EUROS COURANTS)

| Année | Coût des accidents corporels (en Md€) | Coût des accidents matériels (en Md€) | Coût de l'insécurité routière (en Md€) |
|-------|---------------------------------------|---------------------------------------|--|
| 2000  | 16                                    | 12,2                                  | 28,2                                   |
| 2001  | 16,2                                  | 12,3                                  | 28,5                                   |
| 2002  | 11,5                                  | 12,8                                  | 24,3                                   |
| 2003  | 10,1                                  | 12,7                                  | 22,8                                   |
| 2004  | 9,5                                   | 12,9                                  | 22,4                                   |
| 2005  | 12                                    | 13,1                                  | 25,1                                   |
| 2006  | 11,5                                  | 13,1                                  | 24,6                                   |
| 2007  | 11,5                                  | 13,4                                  | 24,9                                   |
| 2008  | 10,7                                  | 13,4                                  | 24,1                                   |
| 2009  | 10,4                                  | 13,6                                  | 24                                     |
| 2010  | 9,7                                   | 14,1                                  | 23,8                                   |
| 2011  | 9,7                                   | 13,3                                  | 23                                     |

# Les condamnations pour infraction à la sécurité routière en 2010

**Les données statistiques et analyses présentées dans ce chapitre ont été établies par la sous-direction de la statistique et des études (SDSE) du ministère de la Justice et des Libertés.**

Le champ couvert par les données statistiques du ministère de la Justice et des Libertés est constitué des condamnations prononcées par jugement pour délit et contravention de 5<sup>e</sup> classe relatives à la sécurité routière et inscrites au casier judiciaire. S'y ajoutent les compositions pénales<sup>1</sup> et les ordonnances pénales<sup>2</sup> délictuelles. Dans la suite du document, ces différentes procédures seront incluses sous l'appellation générique « condamnation ».

<sup>1</sup> Le procureur de la République peut proposer une composition pénale à une personne majeure qui reconnaît avoir commis un ou plusieurs délits. Elle consiste en une ou plusieurs mesures : amende, remise du permis de conduire, travail non rémunéré, stage dans un service sanitaire ou social. Après acceptation par l'auteur des faits, la composition pénale doit être validée par le président de la juridiction (article 41-2 du Code de procédure pénale).

<sup>2</sup> La procédure simplifiée de l'ordonnance pénale permet au ministère public de poursuivre des délits routiers en présentant ses réquisitions au président de la juridiction, qui statue, sans débat. La condamnation est alors limitée à l'amende et aux peines complémentaires encourues qui peuvent être prononcées à titre principal (article 495 CPP).

## AVERTISSEMENT

L'analyse des sanctions prononcées pour infractions aux règles de la sécurité routière est effectuée à partir d'une exploitation spécifique des condamnations inscrites au casier judiciaire.

Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission d'une infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 2008. Les données 2009 provisoires sont composées des condamnations prononcées en 2009 et inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2010 et d'une estimation de celles à venir dans les douze mois suivants. Cette estimation représente pour la sécurité routière environ 5 % de l'ensemble des condamnations de l'année.

Une condamnation donnée peut réprimer une seule ou plusieurs infractions inscrites les unes à la suite des autres au casier judiciaire. Il est donc possible d'envisager l'analyse statistique d'un contentieux sous deux angles distincts :

- comptabiliser toutes les infractions sanctionnées dans l'ensemble des condamnations ;
- comptabiliser les condamnations en leur rattachant la nature de l'infraction principale, qui correspond à l'infraction unique ou à celle citée en premier en cas de pluralité d'infractions.

À titre d'exemple, sur les trois condamnations suivantes :

- conduite en état alcoolique + délit de fuite ;
- homicide involontaire par conducteur en état alcoolique + délit de fuite ;
- blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite.

L'approche « infractions » conduit à compter trois délits de fuite, une conduite en état alcoolique, un homicide involontaire par conducteur en état alcoolique, une blessure involontaire par conducteur en état alcoolique.

L'approche « condamnations » traitera de trois condamnations repérées par l'infraction citée en premier, à savoir la conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique, les

blesures involontaires par conducteur en état alcoolique. Les délits de fuite n'apparaîtront pas avec ce type d'analyse.

Il en est de même des sanctions prononcées qui peuvent comporter plusieurs peines. Pour les besoins de l'analyse statistique, on considérera comme peine principale la peine la plus grave qui est rattachée de l'infraction principale, les autres peines sont considérées comme des peines « associées ».

## **43 % DES CONDAMNATIONS PRONONCÉES EN 2010 POUR DÉLIT ET CONTRAVENTION DE 5<sup>e</sup> CLASSE SANCTIONNENT DES INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

En 2010, 302 300 condamnations ont sanctionné 376 211 infractions à la sécurité routière, ce qui représente 43 % de l'ensemble des condamnations et 37 % de l'ensemble des délits et contraventions de 5<sup>e</sup> classe sanctionnées par une condamnation. Le nombre de condamnations et le nombre d'infractions ont peu varié depuis 2007 (respectivement + 0,7 % et + 0,3 %).

Mis à part quelques infractions sporadiques, les infractions sanctionnées par la justice peuvent être regroupées en quatre grandes catégories (Tableau 1).

Toutes les infractions liées au non-respect des règles de conduite constituent le premier groupe avec 59 % des condamnations prononcées et 51 % des infractions sanctionnées. Y ont été rassemblés la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants mais également le grand excès de vitesse.

Le second groupe par ordre d'importance vise les infractions dites « papier » qui représentent 32 % des condamnations et 38 % des infractions sanctionnées. Il s'agit de tous les manquements ou irrégularités en matière de permis de conduire ou d'assurance.

Les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le troisième groupe avec 5 % des condamnations et 8 % des infractions (délits de fuite, refus d'obtempérer ou de se soumettre aux vérifications).

Enfin, les atteintes corporelles involontaires par conducteur avec ou sans état alcoolique constituent le quatrième groupe le moins important en nombre pour la sixième année consécutive avec 3 % des condamnations prononcées et 3 % des infractions sanctionnées.

Malgré la baisse sensible des atteintes corporelles, la part respective de chacun des groupes d'infractions a peu varié depuis 2007 (courbe 1).

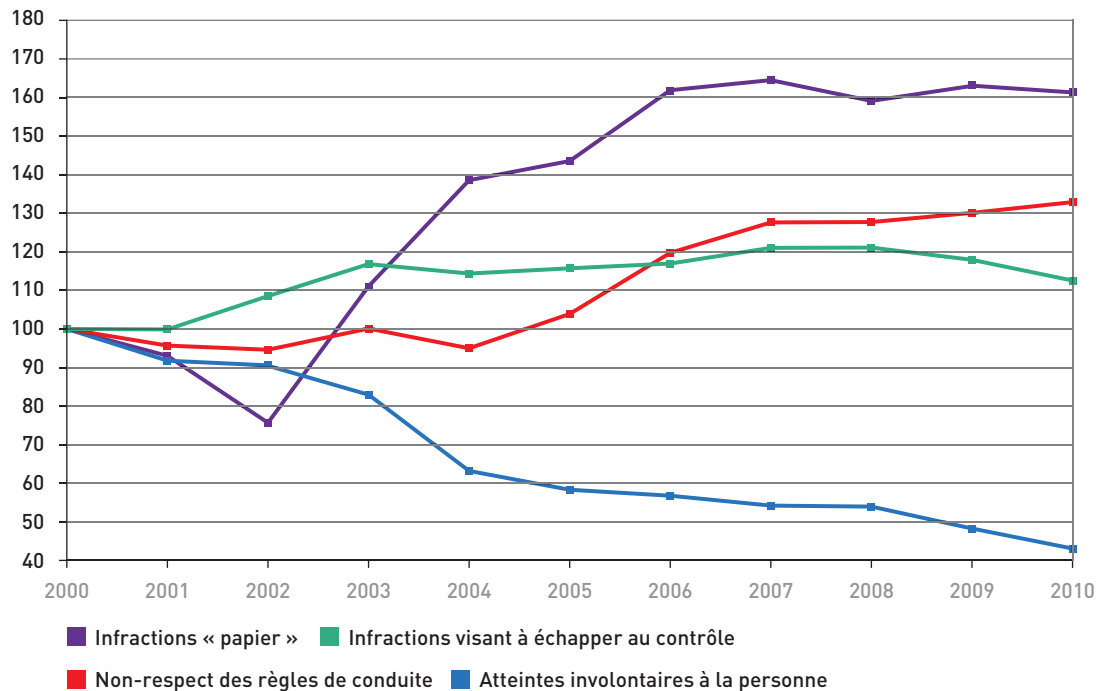
↓ TABLEAU 1 – VUE D'ENSEMBLE DU CONTENTIEUX DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

|   | Nombre de condamnations |                |                |                | Nombre d'infractions sanctionnées |                  |                  |                  |
|---|-------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------------------|------------------|------------------|------------------|
|   | 2010p                   | 2009           | 2008           | 2007           | 2010p                             | 2009             | 2008             | 2007             |
| Non-respect des règles de conduite                            |                         |                |                |                |                                   |                  |                  |                  |
| Conduite en état alcoolique                                   | 150 049                 | 151 678        | 154 041        | 156 090        | 159 879                           | 160 931          | 162 121          | 163 838          |
| dont récidive de conduite en état alcoolique                  | 23 909                  | 23 612         | 23 109         | 21 381         | 26 547                            | 25 869           | 24 970           | 23 083           |
| Conduite en ayant fait usage de stupéfiants                   | 14 919                  | 11 198         | 6 980          | 5 185          | 17 743                            | 13 455           | 8 600            | 6 354            |
| Grand excès de vitesse  | 14 295                  | 13 243         | 12 844         | 13 855         | 14 921                            | 13 834           | 13 420           | 14 417           |
| <b>Sous total</b>   | <b>179 263</b>          | <b>176 119</b> | <b>173 865</b> | <b>175 130</b> | <b>192 543</b>                    | <b>188 220</b>   | <b>184 141</b>   | <b>184 609</b>   |
| Atteintes involontaires à la personne                         |                         |                |                |                |                                   |                  |                  |                  |
| Blessures involontaires avec ITT ≤ 3 mois en état alcoolique  | 1 920                   | 2 037          | 2 130          | 2 226          | 2 024                             | 2 129            | 2 373            | 2 357            |
| Blessures involontaires avec ITT > 3 mois en état alcoolique  | 225                     | 224            | 229            | 286            | 244                               | 238              | 280              | 309              |
| Homicides involontaires en état alcoolique                    | 203                     | 184            | 253            | 242            | 204                               | 184              | 263              | 244              |
| Blessures involontaires                                       | 6 116                   | 7 229          | 8 159          | 8 071          | 7 007                             | 8 157            | 9 174            | 9 120            |
| Homicides involontaires                                       | 772                     | 782            | 872            | 853            | 820                               | 831              | 906              | 878              |
| <b>Sous total</b>   | <b>9 236</b>            | <b>10 456</b>  | <b>11 643</b>  | <b>11 678</b>  | <b>10 299</b>                     | <b>11 539</b>    | <b>12 996</b>    | <b>12 908</b>    |
| Infractions « papiers »                                       |                         |                |                |                |                                   |                  |                  |                  |
| Conduite d'un véhicule sans permis                            | 38 267                  | 38 029         | 36 876         | 37 680         | 54 078                            | 54 208           | 53 762           | 54 690           |
| Conduite malgré suspension du permis                          | 23 433                  | 22 827         | 18 649         | 16 692         | 31 892                            | 31 426           | 27 124           | 24 880           |
| Défaut d'assurance  | 34 047                  | 35 189         | 35 853         | 39 990         | 54 255                            | 56 330           | 57 554           | 63 280           |
| Défaut de plaques ou fausses plaques                          | 861                     | 722            | 755            | 873            | 2 010                             | 1 854            | 1 983            | 2 032            |
| <b>Sous total</b>   | <b>96 608</b>           | <b>96 767</b>  | <b>92 133</b>  | <b>95 235</b>  | <b>142 235</b>                    | <b>143 818</b>   | <b>140 423</b>   | <b>144 882</b>   |
| Infractions visant à échapper au contrôle                     |                         |                |                |                |                                   |                  |                  |                  |
| Délit de fuite  | 4 310                   | 4 757          | 5 301          | 5 820          | 6 913                             | 7 540            | 8 276            | 8 839            |
| Refus d'obtempérer  | 9 579                   | 10 070         | 9 943          | 9 695          | 16 598                            | 17 324           | 17 340           | 16 923           |
| Refus de vérification de l'état alcoolique                    | 1 740                   | 1 661          | 1 612          | 1 648          | 5 067                             | 5 132            | 5 078            | 5 069            |
| Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police | 309                     | 239            | 347            | 268            | 333                               | 269              | 372              | 297              |
| <b>Sous total</b>   | <b>15 938</b>           | <b>16 727</b>  | <b>17 203</b>  | <b>17 431</b>  | <b>28 911</b>                     | <b>30 265</b>    | <b>31 066</b>    | <b>31 128</b>    |
| Autres infractions de circulation routière                    | 1 255                   | 1 254          | 1 206          | 864            | 2 223                             | 2 268            | 2 148            | 1 578            |
| <b>Toutes infractions de sécurité routière</b>                | <b>302 300</b>          | <b>301 323</b> | <b>296 050</b> | <b>300 338</b> | <b>376 211</b>                    | <b>376 110</b>   | <b>370 774</b>   | <b>375 105</b>   |
| <b>Tous types d'infractions (contraventions + délits)</b>     | <b>697 106</b>          | <b>699 513</b> | <b>700 772</b> | <b>698 073</b> | <b>1 015 815</b>                  | <b>1 023 363</b> | <b>1 034 947</b> | <b>1 024 190</b> |

Source :  
Exploitation  
statistique  
du casier judiciaire -  
SDSE - Ministère  
de la Justice  
et des Libertés.



↓ COURBE 1 - ÉVOLUTION DES INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source :  
Exploitation  
statistique  
du casier judiciaire -  
SDSE - Ministère de  
la Justice et  
des Libertés.

*NB* : certaines infractions « papier » ont été correctionnalisées en 2004.

Plusieurs procédures permettent aujourd'hui de sanctionner les manquements aux règles de la sécurité routière. Sur les 302 000 procédures, 150 000 sont des jugements du tribunal, 114 000 des ordonnances pénales et 38 000 des compositions pénales.

Les compositions pénales inscrites au casier judiciaire sont surtout utilisées pour sanctionner des conduites en état alcoolique ou sous l'empire de stupéfiants (78 %) et dans une moindre mesure des délits « papiers » (15 %) (tableau 1 bis).

Les ordonnances pénales se partagent entre les infractions relatives à la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants (57 %) et les délits « papier » (41 %). Enfin, les jugements du tribunal sont pour 47 % des condamnations pour conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants, pour 29 % des condamnations pour infractions « papier », le reste se partageant entre les excès de vitesse, les infractions visant à échapper au contrôle et les accidents corporels.

Pour une nature donnée d'infractions comme la conduite en état alcoolique, les différentes procédures se déclinent de la façon suivante : 42 % sont des jugements du tribunal, 40 % des ordonnances pénales et 18 % des compositions pénales.

Les délits « papiers » sont traités pour près de 50 % par ordonnance pénale, pour 45 % par jugement et pour 6 % par composition pénale. Les atteintes corporelles et les infractions pour faire obstacle au contrôle sont essentiellement sanctionnées par voie de jugement du tribunal.

↓ TABLEAU 1 BIS – CONTENTIEUX DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE SELON LE TYPE DE PROCÉDURE

|   | Jugement du tribunal |             | Ordonnances pénales |             | Composition pénales |             |
|---|----------------------|-------------|---------------------|-------------|---------------------|-------------|
|   | Nombre               | %           | Nombre              | %           | Nombre              | %           |
| Non-respect des règles de conduite                            |                      |             |                     |             |                     |             |
| Conduite en état alcoolique                                   | 63 031               | 42,2        | 59 403              | 52          | 27 615              | 71,6        |
| Conduite en ayant fait usage de stupéfiants                   | 7 049                | 4,7         | 5 379               | 4,7         | 2 491               | 6,5         |
| Grand excès de vitesse  | 14 049               | 9,4         | 16                  | 0           | 230                 | 0,6         |
| <b>Sous-total</b>   | <b>84 129</b>        | <b>56,3</b> | <b>64 798</b>       | <b>56,7</b> | <b>30 336</b>       | <b>78,6</b> |
| Atteintes involontaires à la personne                         |                      |             |                     |             |                     |             |
| Blessures involontaires avec ITT ≤ 3 mois en état alcoolique  | 1 896                | 1,3         | 0                   | 0           | 24                  | 0,1         |
| Blessures involontaires avec ITT > 3 mois en état alcoolique  | 225                  | 0,2         | 0                   | 0           | 0                   | 0           |
| Homicides involontaires en état alcoolique                    | 203                  | 0,1         | 0                   | 0           | 0                   | 0           |
| Blessures involontaires                                       | 5 294                | 3,5         | 0                   | 0           | 822                 | 2,1         |
| Homicides involontaires                                       | 772                  | 0,5         | 0                   | 0           | 0                   | 0           |
| <b>Sous-total</b>   | <b>8 390</b>         | <b>5,6</b>  | <b>0</b>            | <b>0</b>    | <b>846</b>          | <b>2,2</b>  |
| Infractions « papier »  |                      |             |                     |             |                     |             |
| Conduite d'un véhicule sans permis                            | 19 284               | 12,9        | 16 848              | 14,7        | 2 135               | 5,5         |
| Conduite malgré la suspension du permis                       | 14 787               | 9,9         | 7 829               | 6,8         | 817                 | 2,1         |
| Défaut d'assurance  | 9 084                | 6,1         | 22 154              | 19,4        | 2 809               | 7,3         |
| Défaut de plaques ou fausses plaques                          | 440                  | 0,3         | 322                 | 0,3         | 99                  | 0,3         |
| <b>Sous-total</b>   | <b>43 595</b>        | <b>29,2</b> | <b>47 153</b>       | <b>41,2</b> | <b>5 860</b>        | <b>15,2</b> |
| Infractions visant à échapper au contrôle                     |                      |             |                     |             |                     |             |
| Délit de fuite  | 3 059                | 2           | 500                 | 0,4         | 751                 | 1,9         |
| Refus d'obtempérer  | 7 457                | 5           | 1 524               | 1,3         | 598                 | 1,6         |
| Refus de vérification de l'état alcoolique                    | 1 399                | 0,9         | 274                 | 0,2         | 67                  | 0,2         |
| Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police | 281                  | 0,2         | 0                   | 0           | 28                  | 0,1         |
| <b>Sous-total</b>   | <b>12 196</b>        | <b>8,2</b>  | <b>2 298</b>        | <b>2</b>    | <b>1 444</b>        | <b>3,7</b>  |
| Autres infractions de circulation routière                    | 1 080                | 0,7         | 87                  | 0,1         | 88                  | 0,2         |
| <b>Toutes infractions de sécurité routière</b>                | <b>149 390</b>       | <b>100</b>  | <b>114 336</b>      | <b>100</b>  | <b>38 574</b>       | <b>100</b>  |

Source :  
Exploitation  
statistique  
du casier judiciaire -  
SDSE - Ministère  
de la Justice  
et des Libertés.

## UN QUART DES CONDAMNATIONS PRONONCÉES POUR DÉLITS PAR LES TRIBUNAUX SANCTIONNENT UN MANQUEMENT AUX RÈGLES DE CONDUITE

La conduite en état alcoolique domine largement le premier groupe de condamnations avec plus de 150 000 condamnations, en baisse continue depuis 2007 (- 4 %) (tableau 1).

Depuis le début des années 2000, le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique a augmenté de 38 % avec deux années de forte hausse en 2005 (+14 %) et en 2006 (+19 %). Parmi ces condamnations, 16 % font état de récidive, soit 23 000 condamnations, chiffre stable sur les trois dernières années.

La part de la conduite en état alcoolique dans l'ensemble des condamnations prononcées pour délit s'établit à près de 22 % en 2010. Ce contentieux dépasse l'ensemble des vols et recels (15 %) et des atteintes volontaires à la personne (11 %) et les autres grands domaines d'infractions qui dépassent chacun rarement 5 % de l'ensemble des condamnations pour délits. L'importance de ce contentieux dans les condamnations reflète la réponse donnée par l'institution judiciaire à l'action de dépistage réalisée par la police et la gendarmerie.

Par ailleurs, la conduite sous l'emprise de stupéfiants continue de progresser et a donné lieu à 14 919 condamnations en 2010 (+ 33 % par rapport à 2009). Le délit de grand excès de vitesse atteint 14 295 condamnations en 2010, soit 8 % de plus qu'en 2009. Il reste inférieur au niveau atteint au début des années 2000 (autour de 30 000 condamnations prononcées).

Sur les 150 049 condamnations pour conduite en état alcoolique, 131 015, soit 87 %, ne sanctionnent que cette infraction. Dans les 19 034 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps (25 678 infractions) dont près des 4/5 relèvent de la sécurité routière : 71 % sont des infractions « papiers ».

### Des peines d'amende plus fréquentes

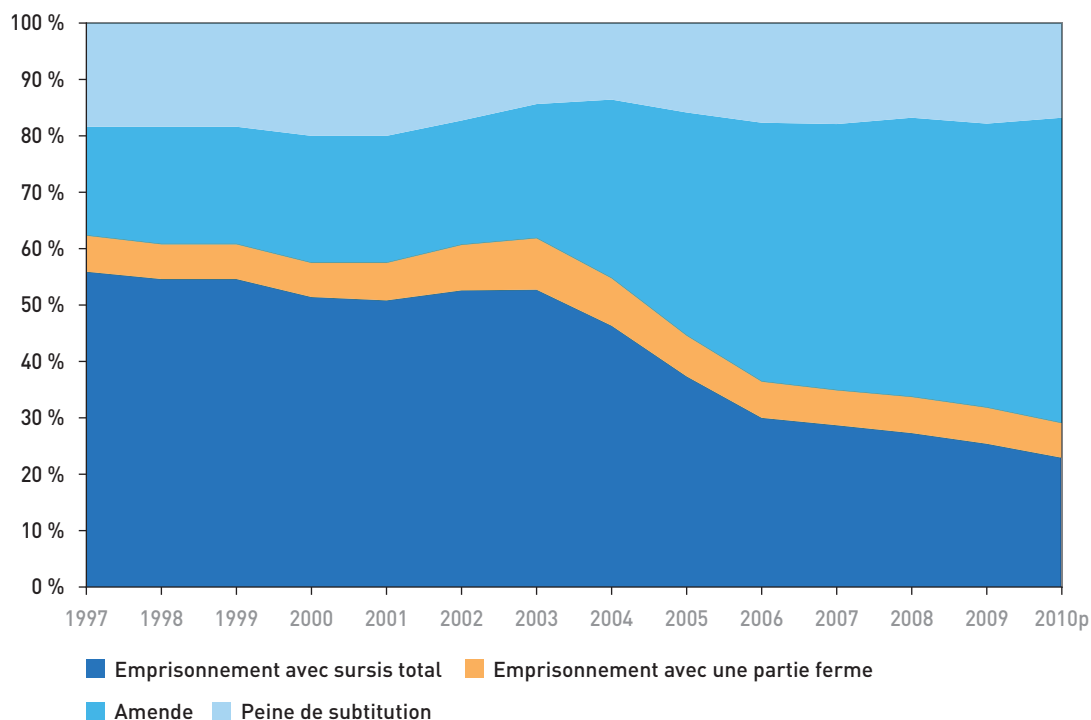
La nature des peines prononcées en 2010 prolonge la tendance observée les années précédentes. La part des amendes continue d'augmenter, passant de 50,5 % en 2009 à 54 % en 2010, au détriment des emprisonnements avec sursis total qui subissent un mouvement inverse faisant décroître la part des peines d'emprisonnement de 25,5 % en 2009 à 23 % en 2010 (courbe 2).

Cette évolution s'explique par l'utilisation massive des procédures de compositions pénales et d'ordonnances pénales qui s'appliquent à près de 6 infractions sur 10 et qui ne permettent pas de prononcer une peine d'emprisonnement.

L'emprisonnement en tout ou partie ferme est stable avec environ 6 % des sanctions prononcées et une durée moyenne d'emprisonnement ferme stable autour de 3,5 mois. Le montant moyen des amendes s'établit à 305 € (308 € en 2009).

Les autres peines sont les mesures de substitution dont la part est en léger recul (17 % en 2010, après 18 % en 2009). Il s'agit essentiellement de mesures restrictives du permis de conduire et de jours-amende.

## ↓ COURBE 2 – NATURE DES PEINES PRONONCÉES POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE



Source :  
Exploitation  
statistique  
du casier judiciaire -  
SDSE - Ministère  
de la Justice  
et des Libertés.

**Deux facteurs aggravent la sanction : la multiplicité d'infractions et la récidive**

Deux facteurs viennent aggraver les peines prononcées en matière de conduite en état alcoolique : la pluralité d'infractions et la récidive (tableau 2).

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (13 % des condamnations), les peines infligées sont plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 70 % des condamnations pour infractions multiples (et seulement 23 % des cas d'infraction unique).

En particulier, l'emprisonnement en tout ou partie ferme se rencontre dans 25 % des condamnations pour infractions multiples (près de 4 % en cas d'infraction unique) avec un quantum moyen d'emprisonnement ferme de 4 mois au lieu de 3 mois en cas d'infraction unique.

↓ TABLEAU 2 – ANNÉE NATURE DES PEINES PRINCIPALES POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE EN 2010

|                                  | Condamnations pour conduite en état alcoolique |             |  |             |  |             |                                  |             |
|----------------------------------|--|-------------|--|-------------|--|-------------|----------------------------------|-------------|
|                                  | Toutes condamnations                           |             | Condamnations pour infractions uniques |             | Condamnations pour infractions multiples |             | dont condamnations pour récidive |             |
|                                  | nombre   | %           | nombre                                 | %           | nombre                                   | %           | nombre                           | %           |
| <b>Emprisonnement</b>            | <b>43 908</b>                                  | <b>29,3</b> | <b>30 667</b>                          | <b>23,4</b> | <b>13 241</b>                            | <b>69,6</b> | <b>18 104</b>                    | <b>75,7</b> |
| Ferme                            | 7 049  | 4,7         | 3 490                                  | 2,7         | 3 559                                    | 18,7        | 4 152                            | 17,4        |
| Sursis partiel                   | 2 277  | 1,5         | 1 028                                  | 0,8         | 1 249                                    | 6,6         | 1 732                            | 7,2         |
| simple                           | 31   | 0           | 7                                      | 0           | 24                                       | 0,1         | 8                                | 0           |
| probatoire                       | 2 246  | 1,5         | 1 021                                  | 0,8         | 1 225                                    | 6,4         | 1 724                            | 7,2         |
| Susis total                      | 34 582   | 23          | 26 149                                 | 20          | 8 433                                    | 44,3        | 12 220                           | 51,1        |
| simple                           | 19 927   | 13,3        | 15 347                                 | 11,7        | 4 580                                    | 24,1        | 4 332                            | 18,1        |
| probatoire                       | 13 713   | 9,1         | 10 225                                 | 7,8         | 3 488                                    | 18,3        | 7 511                            | 31,4        |
| TIG                              | 942  | 0,6         | 577                                    | 0,4         | 365                                      | 1,9         | 377                              | 1,6         |
| <b>Amende</b>                    | <b>80 476<sup>1</sup></b>                      | <b>53,6</b> | <b>76 561</b>                          | <b>58,4</b> | <b>3 915</b>                             | <b>20,6</b> | <b>2 636</b>                     | <b>11</b>   |
| <b>Peines de substitution</b>    | <b>25 473<sup>1</sup></b>                      | <b>17</b>   | <b>23 650</b>                          | <b>18,1</b> | <b>1 823</b>                             | <b>9,6</b>  | <b>3 160</b>                     | <b>13,2</b> |
| Suspension de permis de conduite | 7 828  | 5,2         | 7 562                                  | 5,8         | 266                                      | 1,4         | 0                                | 0           |
| TIG                              | 1 032  | 0,7         | 722                                    | 0,6         | 310                                      | 1,6         | 0                                | 0           |
| Jours amendes                    | 4 443  | 3           | 3 518                                  | 2,7         | 925                                      | 4,9         | 0                                | 0           |
| Interdiction permis de conduire  | 1 027  | 0,7         | 1 027                                  | 96          | 0  | 0           | 0                                | 0           |
| <b>Mesure éducative</b>          | <b>132</b>                                     | <b>0,1</b>  | <b>88</b>                              | <b>0,1</b>  | <b>44</b>                                | <b>0,2</b>  | <b>1</b>                         | <b>0</b>    |
| <b>Sanction éducative</b>        | <b>4</b>                                       | <b>0</b>    | <b>3</b>                               | <b>0</b>    | <b>1</b>                                 | <b>0</b>    | <b>0</b>                         | <b>0</b>    |
| <b>Dispense de peine</b>         | <b>56</b>                                      | <b>0</b>    | <b>46</b>                              | <b>0</b>    | <b>10</b>                                | <b>0,1</b>  | <b>8</b>                         | <b>0</b>    |
| <b>Toutes condamnations</b>      | <b>150 049</b>                                 | <b>100</b>  | <b>131 015</b>                         | <b>100</b>  | <b>19 034</b>                            | <b>100</b>  | <b>23 909</b>                    | <b>100</b>  |

<sup>1</sup> Un quart des amendes et un tiers des peines de substitution sont prononcées dans le cadre d'une composition pénale.

Les emprisonnements avec sursis total assortis d'une mise à l'épreuve ou d'un TIG représentent 20 % des peines prononcées contre environ 8 % si l'infraction est unique (tableau 2). Cette importance des peines d'emprisonnement se fait au détriment des amendes dont la part s'établit à 21 % au lieu de 58 % en cas d'infraction unique. Les mesures de substitution ne semblent plus très adaptées, car la plus grande partie des infractions associées dans ces condamnations multiples sont des délits « papier ».

La récidive aggrave les peines dans une proportion similaire, la part des peines d'emprisonnement passe à 76 % ; celle des emprisonnements en tout ou partie ferme à 25 % ; en revanche avec 33 % des peines, les emprisonnements assortis d'un sursis total avec mise à l'épreuve ou TIG représentent une part beaucoup plus forte qu'en cas d'infractions multiples.

Les peines principales donnent une mesure incomplète des sanctions prononcées pour réprimer ces natures d'infraction. En effet, d'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction principale, qu'elle réprime une ou plusieurs infractions. Ainsi, une mesure restrictive du permis de conduire accompagne quasi systématiquement une peine principale (d'emprisonnement ou d'amende) (87 %) et une amende s'ajoute à 28 % des peines d'emprisonnement avec sursis total simple.

Les auteurs de conduite en état alcoolique ont été jugés dans un délai moyen de cinq mois (à comparer à 10,5 mois pour l'ensemble des délits). Le contentieux de la conduite en état alcoolique est celui qui est traité dans les délais les plus brefs. Les tribunaux ont depuis longtemps su répondre à l'augmentation massive du nombre de poursuites pour conduite en état alcoolique en organisant des audiences consa-

créées exclusivement à ce contentieux. En 2010, la moitié des condamnations ont été prononcées en trois mois après l'infraction, et 90 % en onze mois.

Le grand excès de vitesse étant une contravention de 5<sup>e</sup> classe, il est traité par les tribunaux de police en huit mois en moyenne et la peine prononcée est pour l'essentiel une amende d'un montant moyen de 359 euros.

## L'ABSENCE DE PAPIERS EN RÈGLE EST SANCTIONNÉE DANS PRÈS DE LA MOITIÉ DES CONDAMNATIONS

Les infractions « papiers » regroupent à la fois la conduite sans permis, le défaut d'assurance, la conduite malgré la suspension du permis et le défaut de plaques. Les infractions relatives à l'absence de permis de conduire et au défaut d'assurance sont souvent associées au sein d'une même condamnation. Une grande partie de ces infractions a été correctionnalisées à compter de 2004.

Près de la moitié des condamnés pour infraction à la sécurité routière n'ont pas le permis de conduire ou celui-ci a été suspendu ou annulé ou encore n'ont pas souscrit d'assurance. Dans 96 608 condamnations, cette nature d'infraction est sanctionnée directement, dans 46 000 condamnations elle s'ajoute à d'autres catégories d'infraction comme la conduite en état alcoolique ou les blessures involontaires. Depuis 2007, le nombre de condamnations sanctionnant au moins une infraction « papiers » est globalement stable, résultat d'une baisse des défauts d'assurance (- 15 %) et d'une hausse des conduites malgré la suspension du permis (+ 40 %) (tableau 1).

Les peines prononcées en 2010 dans les 96 608 condamnations ne sanctionnant que des infractions « papier » sont pour 24 % des emprisonnements, dont près de la moitié le sont en tout ou partie fermes (tableau 3).

Le quantum moyen de l'emprisonnement ferme est alors de trois mois. Les amendes sont nombreuses et constituent près de 64 % des peines. Leur montant va de 316 € en moyenne pour le défaut d'assurance à 460 € pour une conduite malgré la suspension du permis. Les peines de substitution sont peu nombreuses (11 %) du fait même de la nature des infractions ; elles consistent pour l'essentiel en des jours-amendes.

Les condamnations pour ce type d'infraction se caractérisent par l'utilisation importante de l'ordonnance pénale (47 153) et dans une moindre mesure de la composition pénale (5 860).

La durée moyenne des procédures tourne autour de huit mois devant le tribunal correctionnel.

## DES SANCTIONS SÉVÈRES POUR LES INFRACTIONS DESTINÉES À FAIRE OBSTACLE AU CONTRÔLE

Les infractions destinées à faire obstacle à un contrôle sont le délit de fuite, le refus d'obtempérer, le refus de vérification de l'état alcoolique ainsi que l'utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police. Au total, 15 938 condamnations visent cette nature d'infraction, soit un chiffre en recul de 8,6 % depuis 2007.

Comme pour les infractions « papier », ces infractions sont souvent associées à d'autres délits routiers (12 973). En revanche, dans 15 938 condamnations elles apparaissent comme l'infraction principale même si parfois le refus du contrôle cache une absence de papiers. Les peines prononcées dans ces 15 938 condamnations se caractérisent par une plus grande sévérité que dans les autres natures d'infraction.

Des emprisonnements sont prononcés dans 46 % des cas et des emprisonnements en tout ou partie fermes dans 19 % des condamnations. Le quantum moyen d'emprisonnement ferme s'établit à plus de quatre mois. Des amendes sont prononcées dans 35 % des condamnations et les peines de substitution dans près de 17 %.

Le montant moyen des amendes s'établit à 349 € mais celles-ci peuvent atteindre jusqu'à 4 500 € (tableau 3).

↓ TABLEAU 3 – NATURE DES PEINES POUR INFRACTIONS « PAPIER » ET POUR INFRACTIONS DESTINÉES À FAIRE OBSTACLE AU CONTRÔLE EN 2010

|                                  | Condamnations pour infraction « papier » |             | Condamnations pour obstacle au contrôle |             |
|----------------------------------|--|-------------|---|-------------|
|                                  | nombre                                   | %           | nombre                                  | %           |
| <b>Emprisonnement</b>            | <b>22 989</b>                            | <b>23,8</b> | <b>7 309</b>                            | <b>45,9</b> |
| Ferme                            | 10 271                                   | 10,6        | 2 503                                   | 15,7        |
| Sursis partiel                   | 890                                      | 0,9         | 496                                     | 3,1         |
| simple                           | 60                                       | 0,1         | 31                                      | 0,2         |
| probatoire                       | 830                                      | 0,9         | 465                                     | 2,9         |
| Sursis total                     | 11 828                                   | 12,2        | 4 310                                   | 27          |
| simple                           | 8 372                                    | 8,7         | 3 070                                   | 19,3        |
| probatoire                       | 2 304                                    | 2,4         | 925                                     | 5,8         |
| TIG                              | 1 152                                    | 1,2         | 315                                     | 2           |
| <b>Amende</b>                    | <b>61 354</b>                            | <b>63,5</b> | <b>5 538</b>                            | <b>34,7</b> |
| <b>Peines de substitution</b>    | <b>10 865</b>                            | <b>11,2</b> | <b>2 624</b>                            | <b>16,5</b> |
| Suspension de permis de conduite | 1 470                                    | 1,5         | 711                                     | 4,5         |
| TIG                              | 176                                      | 0,2         | 90                                      | 0,6         |
| Jours amendes                    | 5 623                                    | 5,8         | 937                                     | 5,9         |
| Interdiction permis de conduire  | 1 867                                    | 1,9         | 494                                     | 3,1         |
| <b>Mesure éducative</b>          | <b>890</b>                               | <b>0,9</b>  | <b>386</b>                              | <b>2,4</b>  |
| <b>Sanction éducative</b>        | <b>37</b>                                | <b>0</b>    | <b>14</b>                               | <b>0,1</b>  |
| <b>Dispense de peine</b>         | <b>473</b>                               | <b>0,5</b>  | <b>67</b>                               | <b>0,4</b>  |
| <b>Toutes peines principales</b> | <b>96 608</b>                            | <b>100</b>  | <b>15 938</b>                           | <b>100</b>  |

1 Un quart des amendes et un tiers des peines de substitution sont prononcées dans le cadre d'une composition pénale.

Source :  
Exploitation  
statistique  
du casier judiciaire -  
SDSE - Ministère de  
la Justice et  
des Libertés.

## ATTEINTES CORPORELLES INVOLONTAIRES : UNE BAISSÉ CONTINUE QUI SE CONFIRME

Le quatrième groupe d'infraction est le plus faible en nombre (9 236), mais il regroupe les infractions routières les plus graves puisqu'il s'agit de celles qui sont liées aux accidents corporels (tableau 1).

Les condamnations pour blessures involontaires sont au nombre de 8 261 dont 2 145 par conducteur en état alcoolique (26 %), les condamnations pour homicide involontaire sont au nombre de 975 dont 203 par conducteur en état alcoolique (21 %). Ce contentieux est en baisse continue depuis vingt ans, le nombre de condamnations a été divisé par deux depuis l'année 2000. L'année 2010 enregistre une diminution de 11,7 % par rapport à 2009 essentiellement due aux blessures involontaires.

## DES SANCTIONS QUI S'ALOURDISSENT AVEC LA GRAVITÉ DE L'ATTEINTE

Les sanctions prononcées pour blessures involontaires par conducteur varient beaucoup selon que l'auteur était ou non sous l'emprise d'un état alcoolique. Ainsi les 6 116 condamnés pour blessures involontaires ne présentant pas d'état alcoolique sont condamnés pour 41 % d'entre eux à un emprisonnement dont la plus grande partie s'accompagne d'un sursis total simple (tableau 4).

Si le conducteur était en état alcoolique au moment de l'accident (2 145 condamnations), l'emprisonnement est prononcé dans 84 % des peines, dont 12 % en tout ou partie ferme, soit 1,5 fois plus souvent que dans la situation précédente. La durée moyenne de l'emprisonnement ferme s'étend alors de cinq

mois à sept mois selon la gravité de l'atteinte. Les amendes et les peines de substitution – essentiellement des suspensions de permis de conduire – sont fréquentes quand l'auteur de l'accident ne présentait pas d'alcoolémie. Elles représentent respectivement 39 % et 18 % des peines. Si l'état alcoolique est avéré, l'amende et la peine de substitution ne représentent plus chacune que 9 % et 7 % des peines.

↓ TABLEAU 4 – NATURE DES PEINES PRINCIPALES PRONONCÉES EN 2010 POUR HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR AVEC OU SANS L'ÉTAT ALCOOLIQUE

|                                  | Blessures involontaires           |             |                |             | Homicides involontaires           |            |                |             |
|----------------------------------|-----------------------------------|-------------|----------------|-------------|-----------------------------------|------------|----------------|-------------|
|                                  | par conducteur en état alcoolique |             | par conducteur |             | par conducteur en état alcoolique |            | par conducteur |             |
|                                  | nombre                            | %           | nombre         | %           | nombre                            | %          | nombre         | %           |
| <b>Emprisonnement</b>            | <b>1 798</b>                      | <b>83,8</b> | <b>2 501</b>   | <b>40,9</b> | <b>201</b>                        | <b>99</b>  | <b>736</b>     | <b>95,3</b> |
| Ferme                            | 138                               | 6,4         | 334            | 5,5         | 18                                | 8,9        | 38             | 4,9         |
| Sursis partiel                   | 124                               | 5,8         | 169            | 2,8         | 103                               | 50,7       | 153            | 19,8        |
| simple                           | 11                                | 0,5         | 24             | 0,4         | 41                                | 20,2       | 66             | 8,5         |
| probatoire                       | 113                               | 5,3         | 145            | 2,4         | 62                                | 30,5       | 87             | 11,3        |
| Susis total                      | 1 536                             | 71,6        | 1 998          | 32,7        | 80                                | 39,4       | 545            | 70,6        |
| simple                           | 1 147                             | 53,5        | 1 713          | 28          | 69                                | 34         | 536            | 69,4        |
| probatoire                       | 368                               | 17,2        | 248            | 4,1         | 11                                | 5,4        | 9              | 1,2         |
| TIG                              | 21                                | 1           | 37             | 0,6         | 0                                 | 0          | 0              | 0           |
| <b>Amende</b>                    | <b>184</b>                        | <b>8,6</b>  | <b>2 380</b>   | <b>38,9</b> | <b>0</b>                          | <b>0</b>   | <b>13</b>      | <b>1,7</b>  |
| <b>Peines de substitution</b>    | <b>156</b>                        | <b>7,3</b>  | <b>1 111</b>   | <b>18,2</b> | <b>2</b>                          | <b>1</b>   | <b>19</b>      | <b>2,5</b>  |
| Suspension de permis de conduite | 51                                | 2,4         | 683            | 11,2        | 0                                 | 0          | 13             | 1,7         |
| TIG                              | 12                                | 0,6         | 49             | 0,8         | 1                                 | 0,5        | 0              | 0           |
| Jours amendes                    | 50                                | 2,3         | 116            | 1,9         | 0                                 | 0          | 0              | 0           |
| Interdiction permis de conduire  | 23                                | 1,1         | 46             | 0,8         | 1                                 | 0,5        | 4              | 0,5         |
| <b>Mesure éducative</b>          | <b>4</b>                          | <b>0,2</b>  | <b>55</b>      | <b>0,9</b>  | <b>0</b>                          | <b>0</b>   | <b>1</b>       | <b>0,1</b>  |
| <b>Sanction éducative</b>        | <b>0</b>                          | <b>0</b>    | <b>1</b>       | <b>0</b>    | <b>0</b>                          | <b>0</b>   | <b>0</b>       | <b>0</b>    |
| <b>Dispense de peine</b>         | <b>3</b>                          | <b>0,1</b>  | <b>68</b>      | <b>1,1</b>  | <b>0</b>                          | <b>0</b>   | <b>3</b>       | <b>0,4</b>  |
| <b>Toutes peines principales</b> | <b>2 145</b>                      | <b>100</b>  | <b>6 116</b>   | <b>100</b>  | <b>203</b>                        | <b>100</b> | <b>772</b>     | <b>100</b>  |

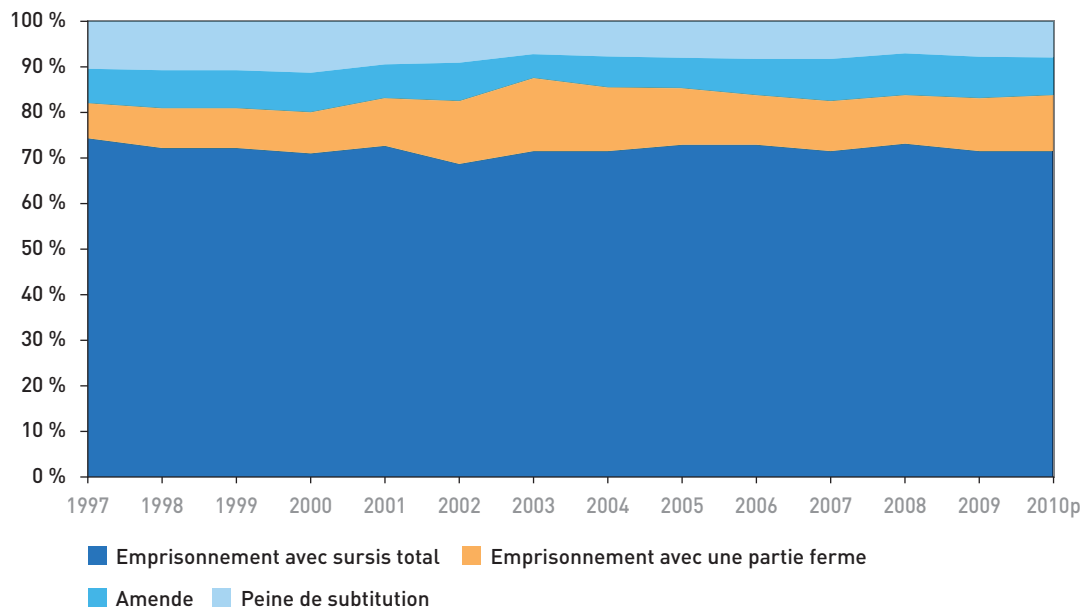
Source :  
Exploitation  
statistique  
du casier judiciaire -  
SDSE - Ministère  
de la Justice  
et des Libertés.

Le début des années 2000 se caractérise par un alourdissement des sanctions mesuré par la part des emprisonnements fermes qui atteint 16 % en 2003. Depuis cette date, le taux d'emprisonnements fermes diminue régulièrement au profit du sursis total. La tendance s'inverse en 2009 et 2010 (courbe 3).

D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales, la quasi-totalité sont accompagnées d'une mesure restrictive du permis de conduire : suspension ou annulation du permis selon la gravité des blessures.



↓ COURBE 3 – NATURE DES PEINES PRONONCÉES POUR BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR EN ÉTAT ALCOOLIQUE



Si l'accident corporel a provoqué le décès d'une personne (975 condamnations en 2010), l'emprisonnement est la règle puisqu'il est prononcé en moyenne dans 96 % des sanctions (88 % en 2000). La part des emprisonnements fermes et mixtes est de 2,4 fois plus importante si l'auteur a provoqué l'accident sous l'emprise de l'alcool (60 %) que dans le cas contraire (25 %) (tableau 4).

Par ailleurs, quand une partie de la peine est prononcée avec sursis, ce dernier est plus souvent accompagné d'une mise à l'épreuve quand l'alcoolémie est avérée. Le quantum moyen de l'emprisonnement ferme est environ trois fois plus élevé qu'en cas de blessures : de quatorze à dix-huit mois selon les circonstances de l'accident (neuf mois en 2000).

Les amendes et les peines de substitution prononcées à titre principal sont rares, en revanche une mesure de suspension ou d'annulation du permis de conduire s'ajoute presque systématiquement aux peines prononcées à titre principal.

Les atteintes aux personnes par conducteur sont traitées par les tribunaux correctionnels en quinze mois environ.

## DES CONDAMNÉS PLUS ÂGÉS SAUF POUR LES CONDUITES SANS PERMIS ET DES FEMMES MOINS NOMBREUSES QUE DANS LES AUTRES CONTENTIEUX

Si l'on exclut les mineurs qui sont peu concernés par la délinquance routière, les condamnés pour infractions à la sécurité routière sont plus âgés que l'ensemble des condamnés : les 18-20 ans sont environ deux fois moins nombreux, mais près d'un condamné sur trois a au moins quarante ans contre un sur quatre pour l'ensemble des condamnés majeurs.

Cette répartition par âge diffère toutefois selon la nature d'infraction sanctionnée. Ainsi les auteurs de conduite sans permis sont très jeunes et on y rencontre des mineurs (3,5 %) et 40 % ont entre dix-huit et vingt-quatre ans. Cette caractéristique est moins marquée pour les autres infractions « papiers » : les moins de vingt-cinq ans représentent 21 % des condamnés pour conduite malgré suspension et 33 % des condamnés pour défaut d'assurance (tableau 5).

↓ TABLEAU 5 – CARACTÉRISTIQUES DES CONDAMNÉS POUR INFRACTIONS « PAPIER » EN 2010

|                       | Conduite sans permis |            | Conduite malgré suspension de permis |            | Défaut d'assurance |            |
|-----------------------|----------------------|------------|--------------------------------------|------------|--------------------|------------|
|                       | ensemble             | %          | ensemble                             | %          | ensemble           | %          |
| Hommes                | 35 536               | 92,9       | 22 323                               | 95,3       | 30 397             | 89,3       |
| Femmes                | 2 731                | 7,1        | 1 110                                | 4,7        | 3 650              | 10,7       |
| Mineurs               | 1 331                | 3,5        |                                      |            | 270                | 0,8        |
| 18-19 ans             | 5 088                | 13,3       | 232                                  | 1          | 2 817              | 8,3        |
| 20-24 ans             | 10 173               | 26,6       | 4 667                                | 19,9       | 8 267              | 24,3       |
| 25-29 ans             | 6 979                | 18,2       | 4 958                                | 21,2       | 6 699              | 19,7       |
| 30-39 ans             | 8 053                | 21         | 6 447                                | 27,5       | 8 219              | 24,1       |
| 40-59 ans             | 6 027                | 15,7       | 6 415                                | 27,4       | 7 118              | 20,9       |
| 60 ans et plus        | 616                  | 1,6        | 714                                  | 3          | 657                | 1,9        |
| Âge moyen             | 29,3                 |            | 34,6                                 |            | 31,6               |            |
| <b>Tous condamnés</b> | <b>38 267</b>        | <b>100</b> | <b>23 433</b>                        | <b>100</b> | <b>34 047</b>      | <b>100</b> |

Source :  
Exploitation  
statistique  
du casier judiciaire -  
SDSE - Ministère  
de la Justice  
et des Libertés.

À l'inverse, les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés, les moins de vingt-cinq ans ne sont que 17 % alors que les personnes âgées de quarante ans et plus représentent 43 % des condamnés. À l'inverse, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants sont très jeunes, 52 % ont moins de vingt-cinq ans.

↓ TABLEAU 6 – CARACTÉRISTIQUES DES CONDAMNÉS POUR INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2010

|                       | Tous condamnés pour conduite en état alcoolique |            | Condamnés pour blessures involontaires |            |                |            | Condamnés pour homicides involontaires |            |                |            |
|-----------------------|---|------------|--|------------|----------------|------------|--|------------|----------------|------------|
|                       |   |            | par conducteur en état alcoolique      |            | par conducteur |            | par conducteur en état alcoolique      |            | par conducteur |            |
|                       | ensemble  | %          | ensemble                               | %          | ensemble       | %          | ensemble                               | %          | ensemble       | %          |
| Hommes                | 136 761   | 91,1       | 1 929                                  | 89,9       | 4 773          | 78         | 186                                    | 91,6       | 648            | 83,9       |
| Femmes                | 13 288  | 8,9        | 216                                    | 10,1       | 1 343          | 22         | 17                                     | 8,4        | 124            | 16,1       |
| Mineurs               | 243   | 0,2        | 17                                     | 0,8        | 95             | 1,6        | 2                                      | 1          | 9              | 1,2        |
| 18-19 ans             | 4 049   | 2,7        | 101                                    | 4,7        | 505            | 8,3        | 26                                     | 12,8       | 66             | 8,5        |
| 20-24 ans             | 21 637  | 14,4       | 424                                    | 19,8       | 1 237          | 20,2       | 46                                     | 22,7       | 164            | 21,2       |
| 25-29 ans             | 22 624  | 15,1       | 319                                    | 14,9       | 750            | 12,3       | 38                                     | 18,7       | 105            | 13,6       |
| 30-39 ans             | 36 715  | 24,5       | 518                                    | 24,1       | 1 157          | 18,9       | 34                                     | 16,7       | 139            | 18         |
| 40-59 ans             | 56 735  | 37,8       | 665                                    | 31         | 1 550          | 25,3       | 51                                     | 25,1       | 194            | 25,1       |
| 60 ans et plus        | 8 046   | 5,4        | 101                                    | 4,7        | 822            | 13,4       | 6                                      | 3          | 95             | 12,3       |
| Âge moyen             | 37,9  |            | 35,4                                   |            | 37,9           |            | 31,6                                   |            | 37,2           |            |
| <b>Tous condamnés</b> | <b>150 049</b>                                  | <b>100</b> | <b>2 145</b>                           | <b>100</b> | <b>6 116</b>   | <b>100</b> | <b>203</b>                             | <b>100</b> | <b>772</b>     | <b>100</b> |

Source :  
Exploitation  
statistique  
du casier judiciaire -  
SDSE - Ministère  
de la Justice  
et des Libertés.

Chez les condamnés pour atteintes involontaires aux personnes, deux populations se distinguent nettement :

- d'une part, les conducteurs en état alcoolique responsables d'homicide involontaire, qui sont jeunes : près de 37 % ont moins de vingt-cinq ans (contre 31 % sans alcoolémie) ;

– d'autre part, les conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans présenter une alcoolémie qui sont beaucoup plus âgés : 39 % des condamnés ont quarante ans et plus et 13 % ont au moins soixante ans (tableau 6).

Le contentieux routier se distingue aussi par son faible taux de féminité. Si globalement les femmes sont moins représentées (8 %) que sur l'ensemble des délits (près de 10 %), le taux de féminité varie d'une nature d'infraction à l'autre. Cette faiblesse du taux de féminité s'accuse nettement quand on considère la conduite sans permis (7 %) ou malgré suspension (près de 5 %) ou encore la conduite sous l'emprise de stupéfiants (près de 4 %).

La part des femmes est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (22 % en cas de blessures, 16 % en cas d'homicide). Il est toutefois à noter que le taux de féminité s'est accru ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique puisqu'il est passé de 6 % en 2000 à près de 9 % en 2010.

## ÉTUDES ET RECHERCHES SUR LES ASPECTS JURIDIQUES

**AJAR****ASPECTS JURIDIQUES DES AIDES AU RESPECT DE LA RÈGLE, 2008-2011****Commanditaire : DSCR****Titulaire : IFSTTAR****Rédactrice : Michèle GUILBOT****Contributeurs : Flore Larcher – Mathieu Simeone – Isabelle Bérenger – Jean-Yves Fournier – Aurélie Lafaix****Responsable scientifique : Michèle Guilbot****Partenaires : université du Maine, université de Poitiers (facultés de droit)**

La recherche AJAR décrit ce cadre juridique et les principales solutions juridiques permettant de contrôler les intrusions ou leurs conséquences. Là encore, un accompagnement juridique dès la conception des systèmes est recommandé, tant par les chercheurs que par les autorités européennes dans le cadre du plan d'action relatif aux systèmes de transport intelligents.

Les aides à la conduite informent le conducteur, guident ou contraignent son activité de conduite. L'automatisation peut être partielle ou totale, surpassable ou non par le conducteur, transparente ou pas. D'autres procédés, de type enregistreurs de données, visent à mieux documenter le risque routier. La première catégorie, en raison de l'impact des dispositifs sur une ou plusieurs tâches de conduite, soulève des interrogations sur les responsabilités en cas d'accident, que les problèmes soient liés à l'information transmise, à son mode de transmission ou à la répartition des pouvoirs entre l'aide et le conducteur. Dans tous les cas, parce qu'ils permettent une intrusion dans la sphère privée (recueil de données sur la conduite, géolocalisation, etc.), le déploiement des dispositifs impose la protection des données à caractère personnel collectées, quelle que soit la finalité du recueil.

La recherche AJAR fournit des pistes pour mieux appréhender ces questions par une analyse fine du contexte juridique (risques juridiques encourus par les acteurs, contraintes à respecter dès la conception, protection des données à caractère personnel). Les différentes facettes des responsabilités juridiques sont décrites, qu'il s'agisse de l'indemnisation des victimes (responsabilité civile, responsabilité administrative) ou de la responsabilité pénale. Les analyses montrent que les juges disposent d'instruments juridiques suffisants pour imputer les responsabilités en tenant compte de chaque fait ayant contribué aux dommages.

La description des régimes de responsabilité civile et de leur articulation (loi du 5 juillet 1985 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, régimes de droit commun, responsabilité du fait des produits défectueux) montre que la loi de 1985, qui fonde l'indemnisation sur l'implication des véhicules dans l'accident, n'exclut pas l'imputation de la charge finale de l'indemnisation à d'autres acteurs que les conducteurs ou leurs assureurs (concepteurs d'un équipement routier ou d'un équipement du véhicule, fabricants d'un composant, gestionnaires de voirie, constructeurs automobiles...). Il ressort néanmoins que l'application du régime de responsabilité du fait des produits défectueux et de l'exonération du producteur pour risque de développement de produits nouveaux peut être défavorable au conducteur. Une faute mineure peut exclure l'indemnisation de ses propres dommages et laisser à son compte la charge finale des indemnisations même s'il a été contraint par un système intrusif et défaillant (défaut de sécurité lié à un dysfonctionnement technique ou dans l'interaction homme/machine).

La recherche rappelle aussi que l'imputation de l'indemnisation, due en raison du dysfonctionnement d'un système, sera affectée aux employeurs, personnes morales, si la faute ou le défaut de sécurité relève de l'activité professionnelle de l'employé. La responsabilité de l'administration sera mobilisée si les personnes physiques considérées ont la qualité d'agents publics.

En matière pénale, en dépit de la dépenalisation partielle opérée par une loi du 10 juillet 2000, il est observé que les juges peuvent déplacer le curseur de la causalité directe pour prendre en compte les circonstances déterminantes de l'accident quelle que soit leur proximité (temporelle, géographique) avec le siège des dommages. Tout opérateur impliqué dans la conception, la gestion ou l'usage du système peut être mis en cause à l'exclusion de l'État, ainsi que des collectivités territoriales si l'activité concernée

ne peut pas faire l'objet d'une délégation de service public. Les outils juridiques permettent aux juges d'analyser les diligences accomplies par les personnes physiques en considérant leurs missions ou leurs fonctions, leurs compétences, leurs pouvoirs et les moyens dont ils disposaient pour exercer leur activité, la loi offrant depuis 1996 une grille de lecture opérationnelle. Chacun peut être condamné pour sa faute (personnes physiques) ou pour le fait d'un organe ou d'un représentant (personnes morales).

Toutefois, le conducteur peut invoquer une cause d'exonération, notamment la contrainte physique externe particulièrement adaptée aux circonstances. Cette contrainte peut dévoiler un dysfonctionnement du système, technique ou lié à l'usage. C'est pourquoi les professionnels doivent s'attacher à la sécurité dès la conception et pendant toute la vie d'un système, en développant notamment des cahiers des charges pour mieux respecter les nombreuses règles de sécurité prescrites par la loi ou le règlement ou recommandées par des voies diverses (avis, recommandations, règles de l'art, etc.). Sont ainsi décrits dans le rapport les principes applicables dès la conception des systèmes et de leurs équipements, qu'il s'agisse d'infrastructures routières ou de véhicules, de produits ou de services (certains systèmes, comme le LAVIA par exemple, étant à la fois des aides embarquées, des équipements routiers de signalisation et des services). La recherche décrypte la diversité des sources juridiques (internationales, communautaires, internes), de leur portée selon leur valeur juridique (loi, règlement, normes, recommandations, etc.) et de leur niveau de contrainte (obligations générales ou particulières, opposables à tous ou à certaines catégories de personnes).

La rigueur de la méthode adoptée pour gérer le risque permettra au juge d'apprécier l'accomplissement des « diligences normales » par les mis en cause. De plus, le juge pénal interprétant largement la notion de « risque que les prévenus ne pouvaient ignorer », les professionnels sont invités à développer des méthodes rigoureuses de gestion du risque, ce qui leur offre en même temps une meilleure protection contre les risques juridiques auxquels ils seraient exposés. Il en ressort qu'une bonne gestion du risque permet non seulement de préserver la sécurité des usagers mais aussi d'assurer la sécurité juridique des producteurs de systèmes et des gestionnaires.

La mise en œuvre des responsabilités juridiques constitue un enjeu majeur pour l'ensemble des acteurs engagés dans le développement et la gestion de systèmes intelligents. C'est aussi un enjeu important pour le conducteur. Il convient de veiller à ce qu'il ne puisse pas être condamné pénalement lorsqu'il est dessaisi de la possibilité d'agir sur le système. Il convient aussi de garantir l'indemnisation de ses propres dommages corporels en toutes circonstances.

En outre, le déploiement des systèmes intelligents dans le système de circulation routière, quelle que soit leur finalité, doit respecter la vie privée des usagers. Or, la plupart intègrent des données portant sur la manière de conduire, parfois sur des infractions, ou permettant de géolocaliser et de tracer un véhicule, donc son conducteur. C'est pourquoi la mise en œuvre des systèmes faisant appel aux nouvelles technologies doit satisfaire aux contraintes juridiques marquant les limites de leur intrusion dans les véhicules, le principal instrument de droit interne étant la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Les acteurs concernés pourront puiser dans les éléments présentés dans le rapport pour développer des cahiers des charges précis selon les fonctionnalités et les capacités de chaque système envisagé. Depuis 2011, une partie de ce cadre théorique est mis en application pour la contribution au projet S\_VRAI (Sauver des Vies par le Retour d'Analyse sur Incidents), notamment en ce qui concerne la protection des données à caractère personnel recueillies à l'aide d'enregistreurs de données embarquées dans des véhicules de service de l'administration. Il s'agit d'un projet réalisé par l'IFSTTAR (Unité de recherche Mécanismes d'accidents) avec le concours de plusieurs CETE et du Certu, subventionné par la DSCR pour sa première phase.

**Actes des séminaires du département mécanismes d'accidents, M. Guilbot, IFSTTAR, volume 3, coll. Séries et actes INRETS, no 130, 156 p.**

**« La valorisation économique des dommages corporels est-elle inégalitaire ? L'exemple des victimes de l'insécurité routière indemnisées en France », Laurent Carnis, Benoît Dervaux et Nicolas Vaillant, Proceedings of the 21st Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference, Halifax, Nova Scotia, 8-11 May 2011, Peer-Reviewed Paper, 15 pages.**



**PARTIE 4 #**

# **INTERPRÉTATION DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ**

# Analyse conjoncturelle

## Le présent chapitre a pour objectif d'interpréter les résultats mensuels de l'accidentalité routière.

Les variations au jour le jour ou au mois le mois des indicateurs d'accidentalité routière (par exemple, effectifs des tués et des blessés selon les catégories d'usagers) sont très largement déterminées par les fluctuations de l'exposition au risque routier, c'est-à-dire du volume de trafic : fluctuations d'ensemble, fluctuations selon les catégories d'usagers et fluctuations du mix entre catégories<sup>1</sup>, fluctuations de leur répartition selon les réseaux ou selon les milieux – urbain *versus* interurbain, etc.

Les progrès éventuels obtenus quant au niveau du risque routier (par exemple, risque collectif d'une catégorie d'usager de tuer ou d'être tué dans des circonstances de trajet données) n'induisent sur les indicateurs d'accidentalité que des variations a priori minimes, comparées à l'ampleur de celles induites par les mouvements de trafics. Or :

1. Nous ne connaissons pas les variations fines du trafic : en la matière, nous ne disposons d'assez bonnes données que pour les grands segments du réseau des routes nationales et autoroutes, et ces données ne distinguent que les voitures et quelques silhouettes de poids lourds, les autres catégories sont ignorées.

2. Les trafics, selon les catégories d'usagers, sont déterminés, notamment :

- par les évolutions longues de la mobilité des Français et aussi de leurs voisins européens (évolution des parcs circulants et des kilométrages annuels, etc.). On observe en la matière des ruptures majeures : par exemple, stagnation historique de l'ensemble des trafics motorisés depuis près de dix ans, ou encore rétrécissement accéléré depuis 2010-2011 du parc des cyclomoteurs, qui vient parachever la résorption progressive de ce segment observée depuis quarante ans ;
- par des cycles saisonniers bien réguliers sur l'année, plus ou moins marqués et très différents selon les catégories d'usagers (la comparaison classique d'un mois au même mois de l'année précédente est une façon simple de s'affranchir de ces cycles) ;
- par les mouvements de certains facteurs externes, certains volatils, d'autres non : par exemple, mouvements extrêmes et durables des prix des carburants sur la mobilité des particuliers, ou encore mouvements de la conjoncture économique sur la demande de transport routier de marchandises, etc. ;
- par les aléas de météorologie atypiques (écarts « anormaux » par rapport aux normales saisonnières : température, ensoleillement, précipitations, etc.), avec une « météosensibilité » très variable selon les catégories d'usagers : maximale chez les motocyclistes, minime chez les automobilistes, et par des configurations calendaires particulières (voisinages de fériés, de grands mouvements liés aux vacances scolaires).

L'intrication de ces multiples facteurs rend l'interprétation de la statistique mensuelle délicate, puisque l'effet des véritables améliorations du niveau de sécurité routière (portant sur les infra-structures, les véhicules ou le comportement des usagers) est largement dissimulé par l'effet *a priori* bien supérieur de ces facteurs masquants, dont certains ne portent aucun enseignement sur la durée. C'est le cas des facteurs qui mesurent les conditions de circulation, et qui peuvent fluctuer de manière importante à très court terme, par exemple d'un jour à l'autre.

Ainsi, les facteurs météoclimatiques, qui jouent d'une part sur les volumes de trafics aux deux niveaux déjà signalés (cycles de trafic saisonniers, d'une part, impact de la météorologie « anormale », d'autre

<sup>1</sup> Par exemple, un surcroît de poids lourds dans le trafic augmente la mortalité de toutes les autres catégories d'usagers, très peu celle des chauffeurs routiers. En général, la mortalité d'une catégorie d'usagers est augmentée par un surcroît de son propre trafic mais aussi par des surcroûts de trafics des catégories moins vulnérables (avec qui les rencontres sont les plus à risque).



part), ont aussi un effet direct sur l'accidentalité en générant des surrisques spécifiques pour le trafic circulant au gré d'épisodes localisés ou généralisés, durables ou éphémères, de verglas, de brouillard, de lames d'eau sur chaussées, etc. L'expérience montre que ces effets, hors épisodes imprévus et très exceptionnels, sont mal connus : on peut penser que les usagers compensent aussi, au-delà de la classique contraction des trafics par l'adaptation de leur vitesse et généralement de leur conduite, mais rien n'est moins sûr en matière d'homéostasie du risque. En revanche, leurs effets sur le niveau de trafic et, de manière plus large, les effets des conditions météorologiques sur la mobilité sont importants, voire même opposés. La même remarque vaut pour la configuration du calendrier, qui détermine des conditions de circulation atypiques certains jours de l'année, et qui impacte à la fois la mobilité et les niveaux de risque à mobilité inchangée.

On comprend donc que les variations à l'échelle des données mensuelles brutes de l'accidentalité (d'un mois au même mois de l'année précédente) rendent surtout compte d'écart en degrés centigrades ou en millimètres de pluie, d'écart en occurrences de jours atypiques, mais pas de l'effet d'autres facteurs de nature durable, ni de l'effet des politiques ou des annonces liées à la sécurité routière.

**Au final, il s'agit de calculer des indicateurs d'accidentalité corrigés de ces effets transitoires, que l'on puisse valablement comparer sur une série longue de plusieurs mois permettant un commentaire des variations d'un mois au mois suivant ou au mois précédent.**

*Pour autant, la donnée brute a son sens : si l'essentiel de la surmortalité des premiers mois de 2011 est imputable à un printemps très précoce (et si l'on sait calculer et défalquer cette surmortalité expliquée par la météorologie), il ne s'agit pas pour autant de décès fictifs, mais d'autant de drames de la route bien réels. Une meilleure compréhension du risque météoclimatique pourrait permettre d'adapter la politique de sécurité routière.*

### Le modèle GIBOULÉE

Les données brutes d'accidentalité, produites mois pas mois, sont soit des agrégats mensuels tirés du détail au jour le jour du Fichier national des accidents corporels de la circulation (dit « Fichier BAAC »), il s'agit alors de données définitives, soit des estimations établies à chaud par l'ONISR par extrapolation des remontées statistiques rapides mensuelles, il s'agit alors de données provisoires.

Le suivi conjoncturel de l'accidentalité routière a pour but de comprendre l'évolution intrinsèque de certains indicateurs d'accidentalité. Il nécessite de corriger les données brutes d'accidentalité :

- de leur composante régulière, périodique, qui empêche les comparaisons des statistiques d'un mois à l'autre ;
- et de leur composante aléatoire, particulièrement substantielle dans le domaine de la sécurité routière, où les conditions de circulation évoluent à très court terme sous l'effet d'une météorologie atypique ou d'une configuration calendaire particulière.

Le suivi conjoncturel s'appuie sur l'analyse de données corrigées : données brutes corrigées des variations saisonnières périodiques, mais également corrigées d'effets transitoires liés à une météorologie atypique ou à la configuration calendaire du mois. Cette double correction des données brutes est réalisée avec un modèle statistique d'analyse conjoncturelle des indicateurs d'insécurité routière: le modèle GIBOULÉE, mis en œuvre par le Sétra<sup>2</sup> et utilisé par l'ONISR jusqu'en 2009. Les analyses ont, cette année-là, mis en évidence certaines incohérences d'interprétation qui ont conduit, en 2011, à une refonte de l'outil pilotée par l'IFSTTAR et à son actualisation. Une de ses innovations majeures est de permettre un suivi conjoncturel différencié selon les modes de déplacement.

La correction en amont des données brutes porte donc à la fois sur les effets météorologiques atypiques et calendaires (liés notamment à la présence de jours fériés ou de vacances scolaires) qui sont évalués sur une base journalière et font appel à une base de données météorologiques détaillées, et sur la composante saisonnière régulière, qui est considérée sur une base mensuelle.

<sup>2</sup> Développé avec l'aide de l'IFSTTAR, des universités Paris-I et Paris-XI (Bergel, Girard, Lassarre et Le Breton *et al.*, 1995).

Le suivi conjoncturel s'effectue sur les données mensuelles ainsi corrigées. De plus, pour faciliter la visualisation et l'interprétation de ces données, l'analyse se concentre sur leurs deux composantes : la tendance et la partie résiduelle, non expliquée par le modèle. La tendance est notamment utilisée pour détecter les effets durables de la politique de sécurité routière alors que la partie résiduelle permet de détecter ses effets immédiats ou des effets externes à la sécurité routière. Les analyses qui sont présentées ci-après résultent de l'utilisation du modèle GIBOULÉE sur la période allant des années 2000 à 2011, et sont détaillées pour l'année 2011, voire pour 2010 et 2009 à titre de rappel et de comparaison.

### Trois groupes distincts de victimes

La combinaison de catégories d'usagers hétérogènes peut nuire à l'interprétation de l'évolution de la mortalité du nombre total de victimes. Certaines catégories d'usagers ont des comportements de mobilité propres. Par ailleurs, les parts respectives de leur mortalité dans l'ensemble de la mortalité évoluent : la part de la mortalité des motocyclistes ne cesse de croître au détriment de celle des usagers de véhicules à quatre roues (elle est passée de 9,2 % des tués en 1996 à 19,2 % en 2011).

Les huit catégories d'usagers habituellement agrégées ont été ici rassemblées en trois groupes d'usagers, qui ont des profils saisonniers de mortalité différenciés et relativement homogènes (ainsi qu'un niveau de mortalité mensuelle suffisant pour offrir une bonne régularité statistique) :

- les piétons (13 % des tués en 2011), qui présentent un pic de mortalité en novembre-décembre et un creux en été ;
- les motocyclistes et les cyclistes (23 % des tués en 2011), qui présentent un pic de mortalité en été et un creux en hiver du fait de leur forte sensibilité aux conditions météorologiques ;
- les usagers de véhicules motorisés hors motos (64 % des tués en 2011), constitués en grande majorité d'automobilistes, qui sont bien moins sujets aux variations saisonnières. Ce groupe inclut les cyclomoteuristes, dont le profil saisonnier est également plutôt plat, très éloigné de celui des motocyclistes.

La figure 1 illustre ces regroupements à travers :

- un diagramme circulaire de répartition des tués par catégorie d'usagers avant et après regroupement ;
- un graphique des poids moyens de chaque mois dans la mortalité annuelle des différentes catégories d'usagers avant et après regroupement permettant d'apprécier leur profil saisonnier.

↓ FIGURE 1 - ANNÉES 2007 À 2011 - RÉPARTITION DES TUÉS PAR GROUPE D'USAGERS

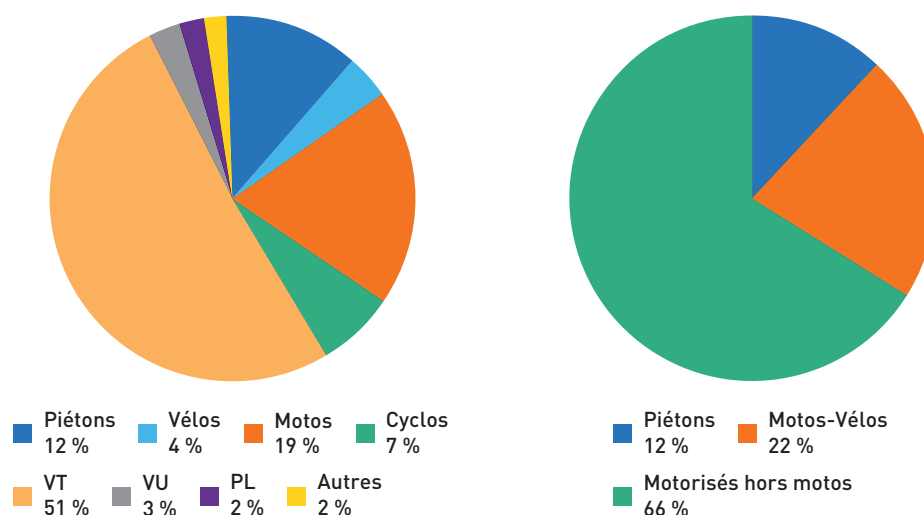
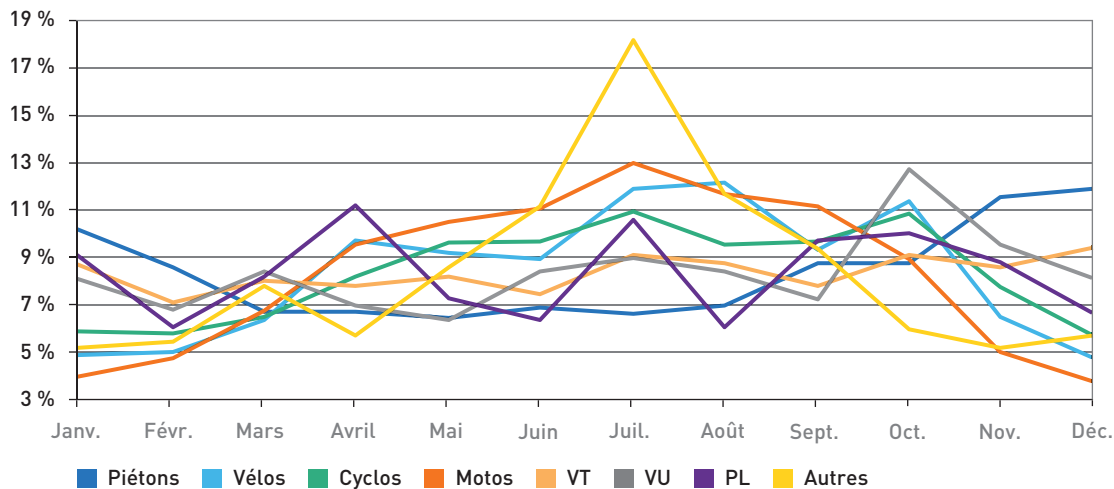
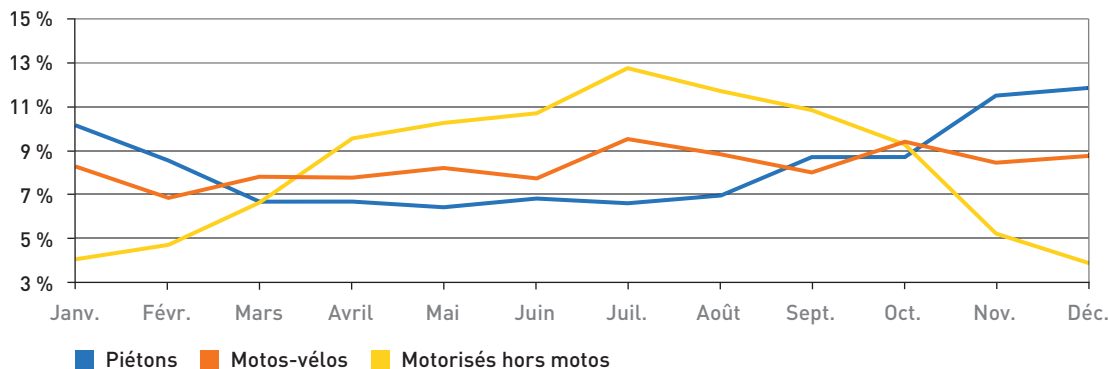


Figure de droite : Regroupement des usagers décédés en trois groupes de victimes.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 - POIDS MENSUELS DES TUÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



↓ ANNÉES 2007 À 2011 - POIDS MENSUELS DES TUÉS PAR GROUPE D'USAGERS



**Les résultats pour 2011**

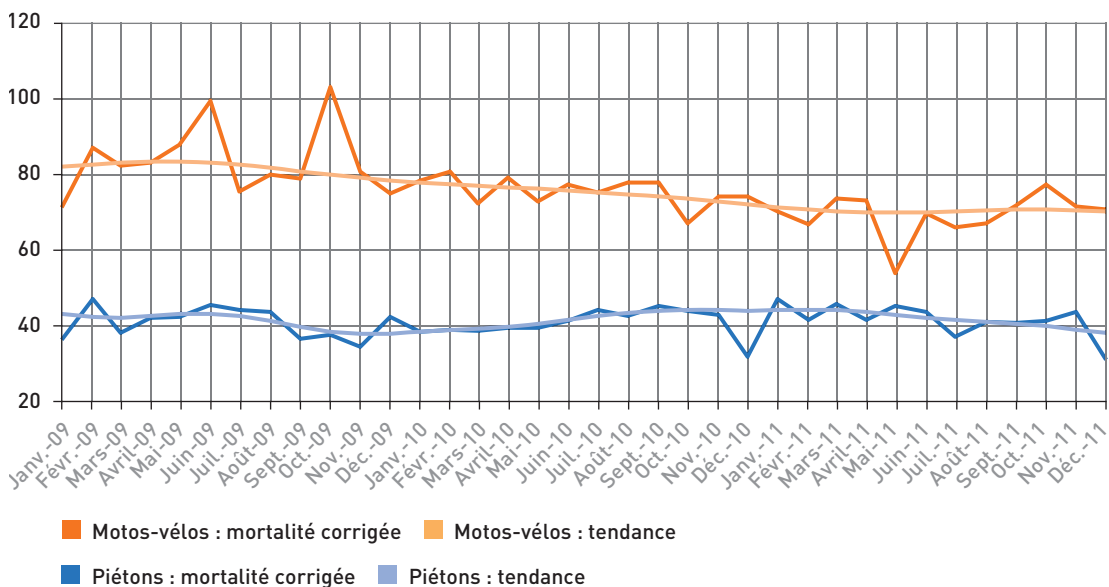
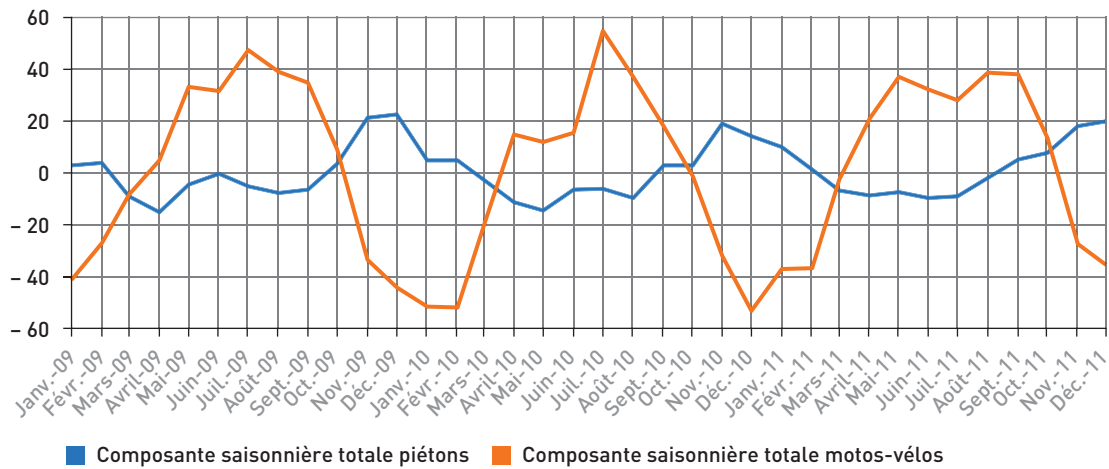
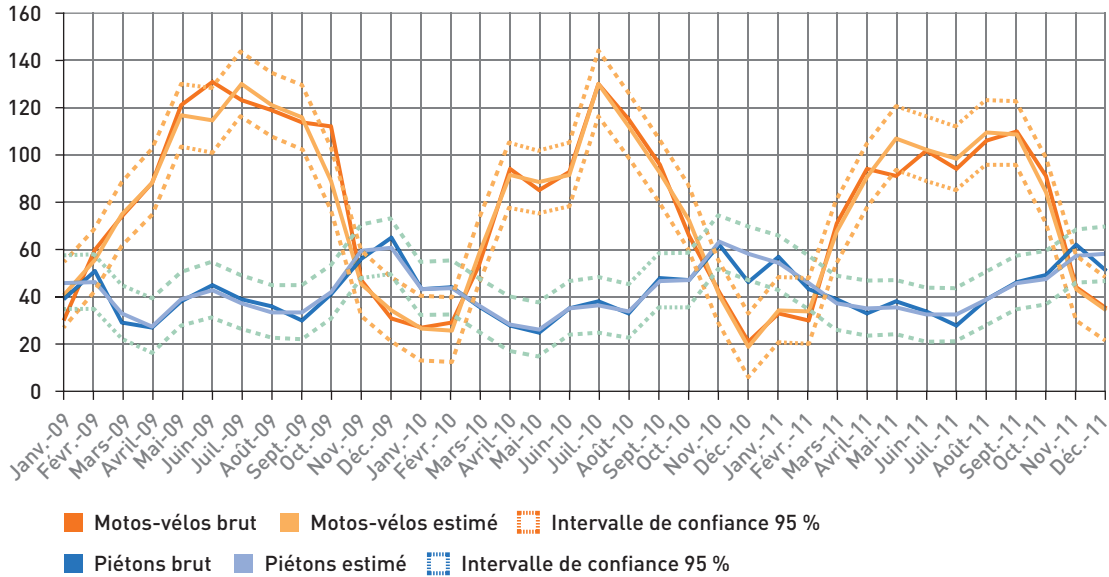
Le tableau suivant récapitule les sorties du modèle pour l'ensemble des personnes tuées sur l'année 2011 :

| 2011      | Mortalité brute | Mortalité estimée | Composante saisonnière totale | Mortalité corrigée | Tendance | Résidu |
|-----------|-----------------|-------------------|-------------------------------|--------------------|----------|--------|
| Janvier   | 324             | 320               | - 21                          | 345                | 341      | 4      |
| Février   | 269             | 272               | - 70                          | 339                | 342      | - 3    |
| Mars      | 301             | 287               | - 55                          | 356                | 341      | 14     |
| Avril     | 360             | 354               | 15                            | 345                | 339      | 6      |
| Mai       | 322             | 337               | 3                             | 319                | 335      | - 15   |
| Juin      | 336             | 335               | 7                             | 329                | 328      | 1      |
| Juillet   | 354             | 354               | 33                            | 321                | 321      | 0      |
| Août      | 370             | 355               | 38                            | 332                | 316      | 15     |
| Septembre | 347             | 357               | 44                            | 303                | 313      | - 10   |
| Octobre   | 351             | 366               | 56                            | 295                | 310      | - 15   |
| Novembre  | 296             | 287               | - 20                          | 316                | 307      | 9      |
| Décembre  | 333             | 324               | 21                            | 312                | 303      | 9      |

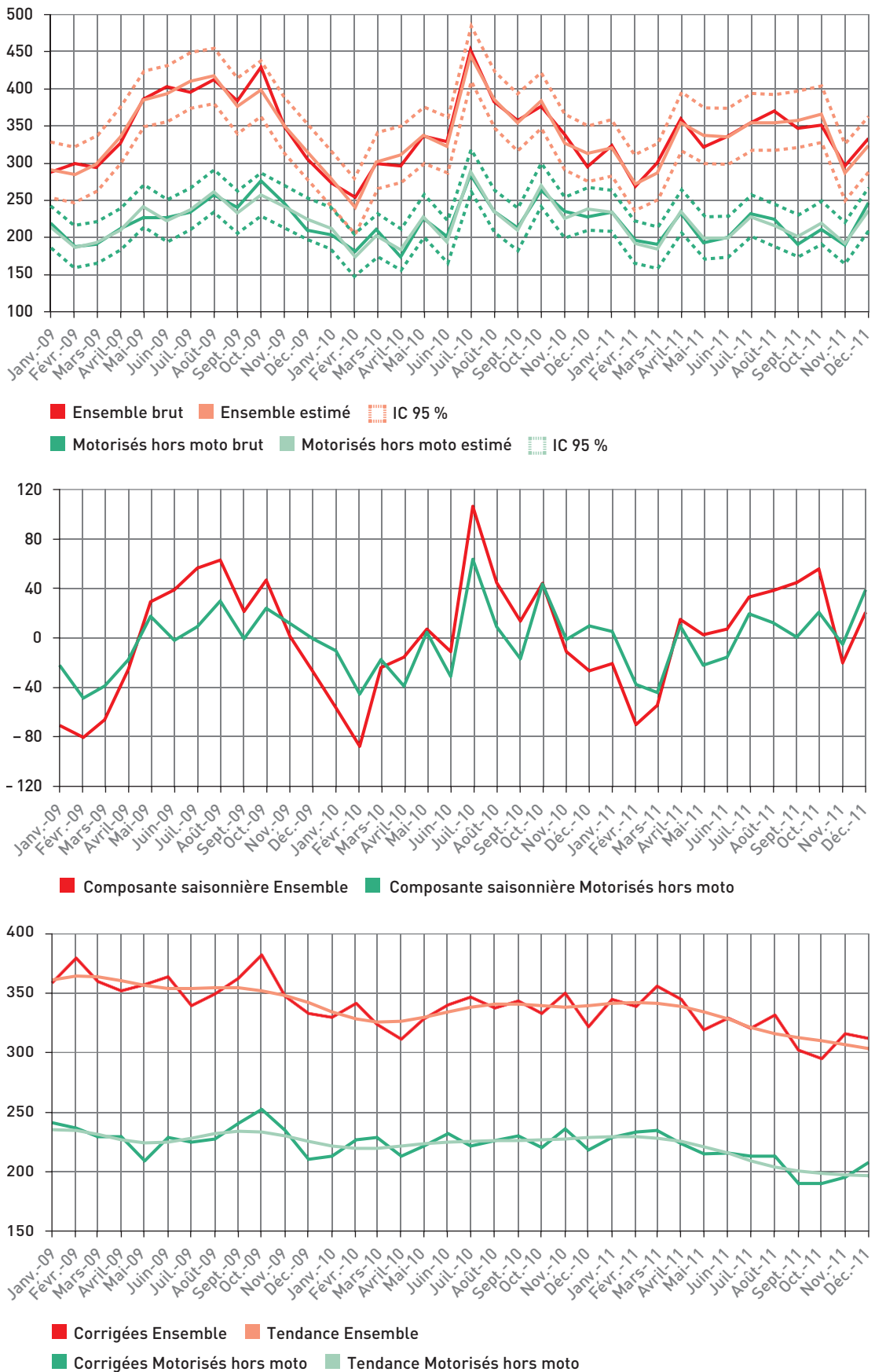
*NB : Mortalité corrigée = Mortalité brute - Composante saisonnière = Tendence + Résidu.*

La figure 2 présente les séries de mortalité des usagers piétons et motos-vélos sur 2009-2011.

↓ FIGURE 2 - ANNÉES 2009 À 2011 - MORTALITÉ MENSUELLE DES PIÉTONS ET DES USAGERS DE MOTOS ET DE VÉLOS



↓ FIGURE 3 – ANNÉES 2009 À 2011 – MORTALITÉ MENSUELLE DE L'ENSEMBLE DES USAGERS ET DES USAGERS MOTORISÉS HORS MOTO



Les figures 2 et 3 présentées aux pages précédentes, montrent l'évolution sur les trois dernières années 2009-2011 des données de mortalité pour les trois groupes d'usagers considérés et pour l'ensemble des usagers. Compte tenu des ordres de grandeur des effectifs mensuels de mortalité, les évolutions relatives aux piétons et aux motos + vélos ont été représentées sur la même série de graphiques (figure 2) ; de même, les évolutions de l'ensemble des usagers et des « autres » usagers (l'ensemble des usagers motorisés, à l'exclusion des motocyclistes) ont été représentées sur une deuxième série de graphiques (figure 3).

Sont successivement données:

- les données brutes et les données estimées par le modèle, assorties d'un intervalle de confiance,
- la composante saisonnière,
- les données corrigées et les tendances.

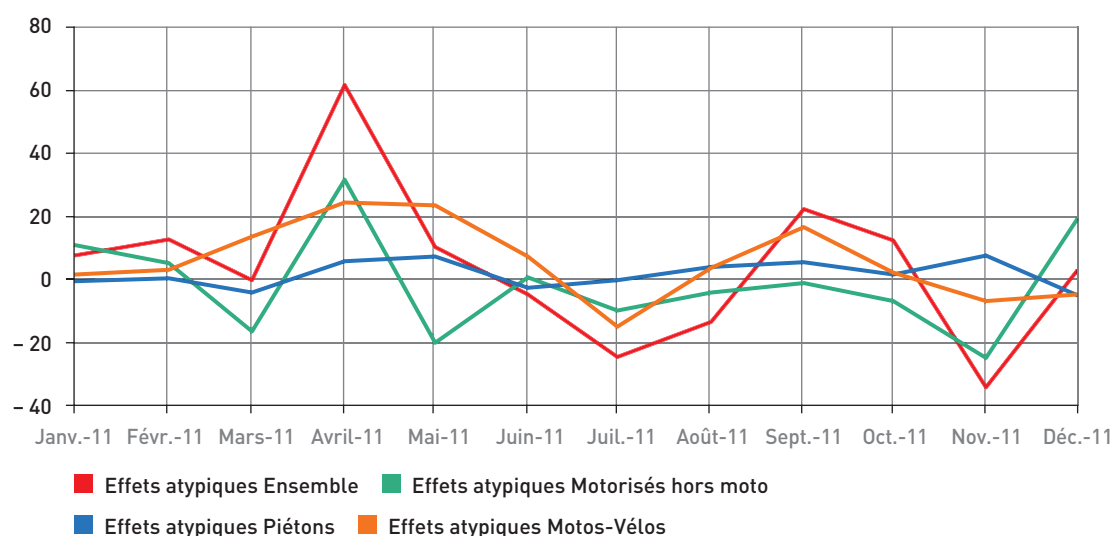
L'examen des données brutes et des données estimées par le modèle met en évidence des profils très proches. À l'exception de quelques valeurs mensuelles qui ressortent isolément en s'écartant de la valeur estimée, notamment en octobre 2009 et en mai 2011, les variations mensuelles ont été ajustées de manière satisfaisante (c'est-à-dire que la mortalité résiduelle est faible).

L'essentiel de ces fluctuations mensuelles est de nature saisonnière, comme le montre bien l'examen de la composante saisonnière. Celle-ci comporte une partie régulière, périodique, ainsi qu'une partie irrégulière qui regroupe les variations dues à une météorologie atypique (s'écartant de la normale saisonnière) et aux décalages mensuels dus au calendrier (fins de semaine, jours fériés, vacances scolaires)<sup>3</sup>. Elle est loin de se répéter à l'identique entre 2009 et 2011. Le mois de juillet en est un bon exemple, puisque les valeurs des composantes saisonnières de juillet diffèrent sensiblement selon l'année :

- en 2009, quel que soit l'indicateur de mortalité, la composante saisonnière est proche de celle d'un mois de juillet moyen ;
- en 2010, la composante saisonnière est élevée : les conditions climatiques et calendaires ont été particulièrement défavorables à la sécurité routière en incitant à la mobilité certaines catégories d'usagers, en particulier celle des motocyclistes et des automobilistes, sans affecter celle des piétons ;
- en 2011, à l'inverse, la composante saisonnière est faible : le mauvais temps a contraint à réduire la mobilité des motocyclistes, ce qui a contribué à diminuer le bilan de la mortalité routière.

L'examen des valeurs prises par la seule composante saisonnière irrégulière en cours d'année 2011 met en évidence quelques fluctuations significatives, notamment en avril, juillet, septembre et novembre, comme le montre la figure 4.

↓ FIGURE 4 - ANNÉE 2011 - SAISONNALITÉ IRRÉGULIÈRE DE LA MORTALITÉ DES QUATRE SÉRIES D'USAGERS



<sup>3</sup> Le détail mois par mois de ces sous-composantes n'est pas donné ici.

Ainsi, les deux mois qui ont enregistré les suppléments de mortalité les plus marqués sont :

- avril (+ 62 tués) qui a connu un temps plus chaud et plus sec que les normales saisonnières (+ 4,8 °C en moyenne et des occurrences de pluie divisées par trois), ce qui incite à la mobilité des motos-vélos et les autres véhicules, ceci étant à associer à une configuration calendaire défavorable ;
- et septembre (+ 22 tués) en raison d'une plus forte mobilité des motos-vélos et des piétons sous l'influence d'un temps plus chaud et plus sec que les normales (+ 2,2 °C en moyenne et un tiers de précipitations en moins), qui a alourdi le bilan.

À l'inverse, les deux mois qui ont enregistré les diminutions de mortalité les plus marquées sont :

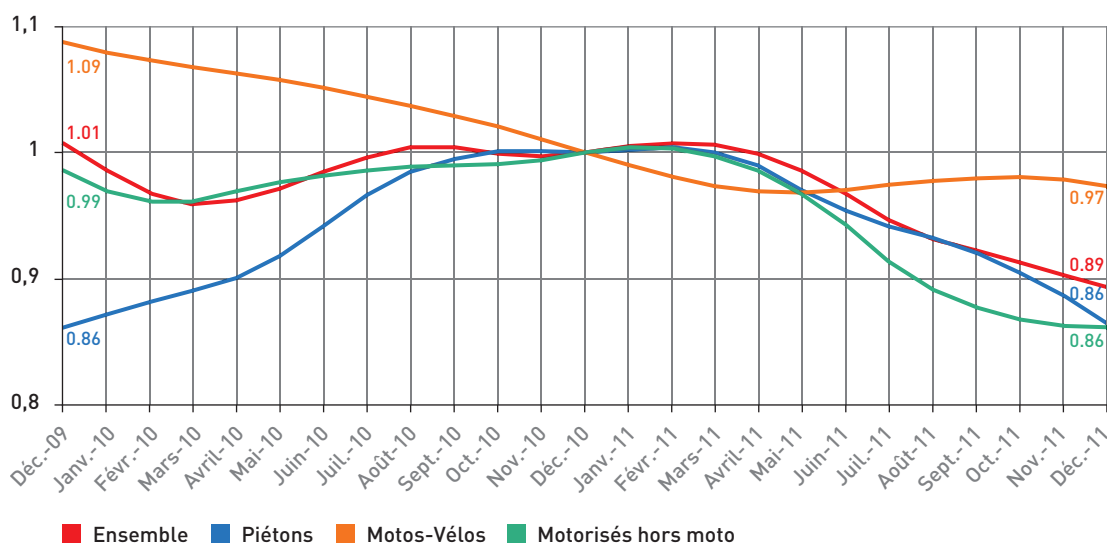
- juillet (- 25 tués) qui a connu un temps plus froid et humide que les normales (- 2,2 °C en moyenne et des précipitations multipliés par 1,5), qui freine la mobilité des motos-vélos et vient ainsi diminuer le bilan malgré une configuration calendaire défavorable ;
- et novembre (- 34 tués), principalement pour ce qui est de la mortalité des usagers de véhicules motorisés hors motos en raison d'une réduction du risque d'accident lié au gel arrivé plus tardivement dans l'année (occurrence de gel divisée par trois) et lié à la pluie (un quart de précipitations en moins).

Au total, même si la composante saisonnière atypique de mortalité présente des évolutions marquées certains mois, et de manière différenciée selon le sous-groupe d'usagers considérés, son effet sur l'année 2011 est pratiquement neutralisé, ce qui empêche d'imputer une part du bilan annuel à une atypicité de nature climatique ou calendaire.

L'examen des données de mortalité, corrigées de la composante saisonnière, et de leur tendance en particulier, met en évidence une amélioration assez lente de la sécurité routière sur les trois années, avec quelques nuances selon le groupe d'usagers considéré :

- la mortalité des motocyclistes et cyclistes connaît une baisse régulière entre mai 2009 et mars 2011, puis retrouve une période de stagnation, voire une très légère hausse jusqu'à la fin de l'année 2011 ;
- la mortalité des piétons fluctue durant toute la période autour de 40 tués par mois, mais se trouve néanmoins en phase plus favorable depuis avril 2011 ;
- la mortalité des autres usagers varie autour de 225 tués par mois jusqu'en mars 2011 pour bénéficier également d'une conjoncture plus favorable en fin d'année.

↓ FIGURE 5 – COURBES DE TENDANCE DES QUATRE INDICATEURS DE MORTALITÉ CONSIDÉRÉS, ENTRE DÉCEMBRE 2009 ET DÉCEMBRE 2011, EN BASE 1 EN DÉCEMBRE 2010



↓ FIGURE 6 – ÉVOLUTION DES TENDANCES DE MORTALITÉ ENTRE DÉCEMBRE 2009 ET DÉCEMBRE 2011, EN BASE 1 EN DÉCEMBRE 2010

| Tendance            | Déc.-09 | Jan.-10 | Fév.-10 | Mars-10 | Avril-10 | Mai-10 | Juin-10 | Juil.-09 | Août-10 | Sep.-10 | Oct.-10 | Nov.-10 | Déc.-10 | Jan.-11 | Fév.-11 | Mars-11 | Avril-11 | Mai-11 | Juin-11 | Jui.-11 | Août-11 | Sep.-11 | Oct.-11 | Nov.-11 | Déc.-11 |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|----------|--------|---------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Piétons             | 38      | 38      | 39      | 39      | 40       | 40     | 41      | 43       | 43      | 44      | 44      | 44      | 44      | 44      | 44      | 44      | 44       | 43     | 42      | 42      | 41      | 41      | 40      | 39      | 38      |
| Motos-vélos         | 78      | 78      | 77      | 77      | 77       | 76     | 76      | 75       | 75      | 74      | 74      | 73      | 72      | 71      | 71      | 70      | 70       | 70     | 70      | 70      | 71      | 71      | 71      | 71      | 71      |
| Motorisés hors moto | 225     | 222     | 220     | 220     | 222      | 223    | 225     | 225      | 226     | 226     | 227     | 227     | 229     | 230     | 223     | 228     | 225      | 221    | 216     | 209     | 204     | 200     | 198     | 197     | 197     |
| Ensemble            | 342     | 335     | 328     | 326     | 327      | 330    | 334     | 338      | 341     | 341     | 339     | 339     | 339     | 341     | 223     | 341     | 339      | 335    | 328     | 321     | 316     | 313     | 310     | 307     | 303     |

La tendance de la mortalité d'ensemble entre décembre 2010 et décembre 2011 a connu une évolution différenciée, stagnante en début d'année 2011 avant de s'orienter à la baisse à compter de mai. Avec près de 10 % de diminution entre décembre 2010 (l'indice se situe à 0,89) et décembre 2011, elle est en baisse significative sur l'ensemble de l'année 2011.

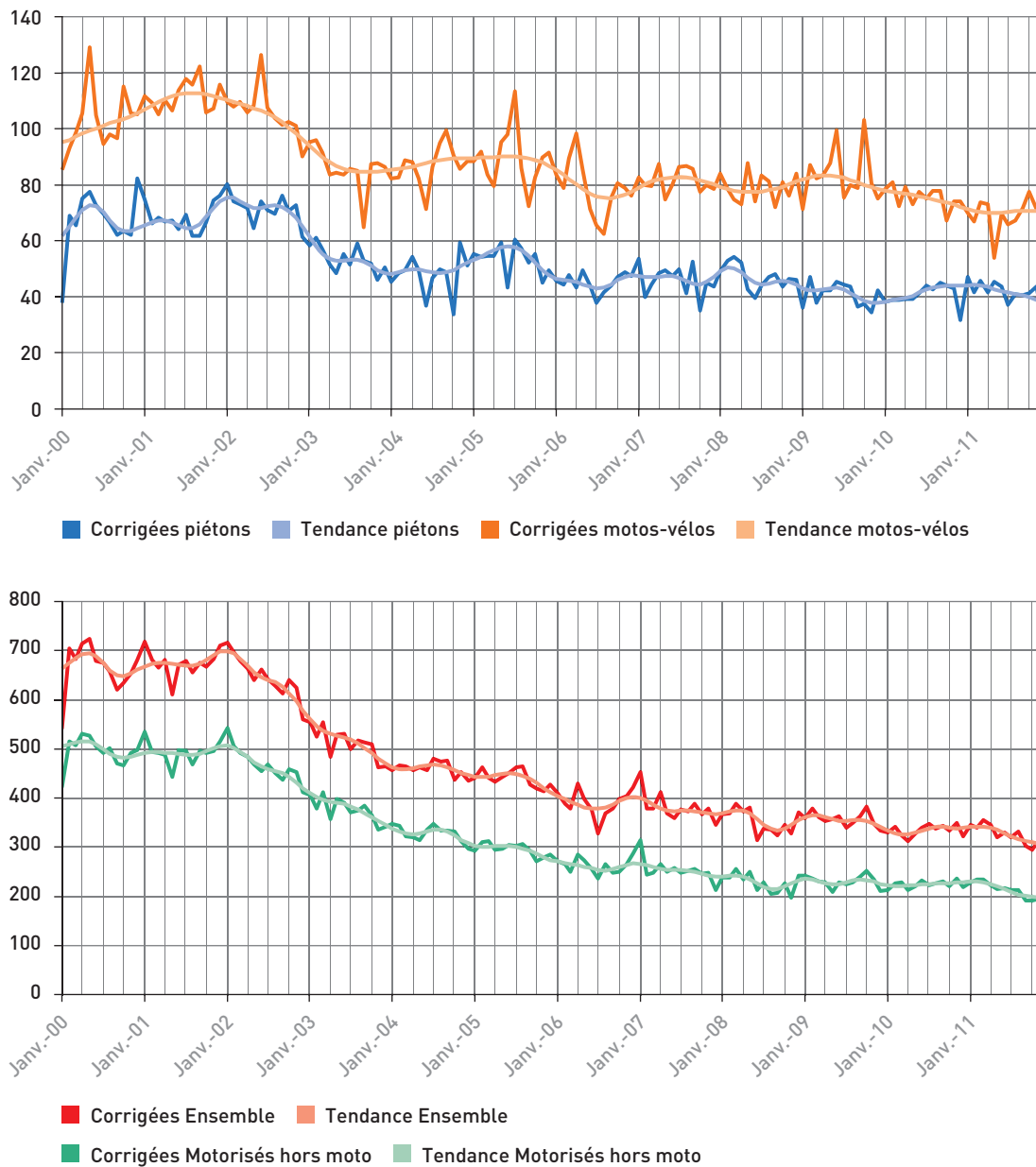
La tendance de la mortalité des usagers de motos et vélos se démarque des tendances de mortalité des deux autres groupes d'usagers, puisqu'elle est quasiment stabilisée sur l'ensemble de l'année (l'indice se situe à 0,97 en décembre 2011), après avoir été en diminution régulière pendant près de deux ans. Or ils représentent près d'un quart de l'ensemble des tués, cela vient donc contrebalancer les progrès en termes de mortalité enregistrés par les autres usagers, sans toutefois les neutraliser intégralement.

### Les tendances sur longue période 2000-2011

Les graphiques suivants présentent les courbes des données corrigées et de tendance pour les quatre séries analysées entre 2000 et 2011.



↓ FIGURE 7 – ANNÉES 2000 À 2011 – DONNÉES CORRIGÉES DE MORTALITÉ ET TENDANCES



L'analyse de la tendance permet de faire ressortir les effets durables de la politique de sécurité routière, sous la forme d'une rupture de tendance ou d'un infléchissement de pente. L'observation des résidus conduit à détecter ses effets immédiats et, de manière plus large, les impacts des événements ponctuels non pris en compte par le modèle, liés à la sécurité routière ou de nature externe (organisation d'évènements d'ampleur internationale).

Les effets de la mise en place de la politique du contrôle automatisé des vitesses apparaissent clairement sur les graphiques des tendances sur longue période 2000-2011 de la figure 5 : le changement de pente amorcé en 2002, de manière plus ou moins marquée selon les indicateurs, se poursuit les deux années suivantes, et en particulier pour la mortalité des usagers motorisés hors moto. Bien que des améliorations de la tendance de la mortalité des usagers de motos-vélos et des piétons soient visibles pendant cette même période, la politique des radars vitesse mise en place semble avoir impacté moins durablement ces catégories d'usagers.

La diminution des tendances se poursuit à un rythme ralenti après 2004 jusqu'en 2008 où un nouveau ralentissement voire une quasi-stagnation des tendances se dessine. Il faut attendre le deuxième semestre de l'année 2011 pour voir se profiler une nouvelle baisse de l'insécurité routière.

Le modèle GIBOULÉE révisé d'analyse conjoncturelle est depuis début 2012 en phase de micro-réglage et de probation (associant ONISR, Sétra et IFSTTAR). La version finale a été soumise à l'automne à l'avis du Collège des experts auprès de l'ONISR avant validation.

121

Le chapitre ci-dessus constitue donc une première livraison (par anticipation) des enseignements du modèle utilisé pour l'analyse des indicateurs de mortalité sur l'année 2011 et sur la période 2000-2011. L'analyse d'autres indicateurs d'accidentalité est en cours.

# Données d'exposition aux risques d'accidents

L'analyse quantitative des enjeux de l'insécurité routière s'appuie sur la connaissance de la distribution des accidents et des victimes selon toute une série de critères pertinents, qu'ils soient démographiques (selon les classes d'âge ou le sexe des victimes – ou des conducteurs responsables), géographiques (selon les départements ou les régions du site de l'accident, selon les réseaux routiers, selon les milieux – en agglomération ou hors agglomération), temporels (selon la saison, l'horaire ou le jour de la semaine, de jour ou de nuit), relatifs à des situations d'infraction (conduite sans permis, conduite sous alcool ou sous cannabis, conduite sans ceinture...) ou autres (selon les catégories d'usagers, plus ou moins segmentées – par exemple, pour les motocyclistes par tranches de cylindrées, ou selon la nationalité d'immatriculation, etc.). Toutes les distributions de l'accidentalité (ou de la mortalité) sont fournies, avec une plus ou moins grande fiabilité, par le Fichier national des accidents corporels.

Ces ventilations brutes des accidents selon divers critères sont amplement exposées et commentées dans divers chapitres de ce document. Elles permettent notamment d'instructives comparaisons entre classes d'âge ou autres entités (notamment avec d'autres pays ou avec l'ensemble européen) ainsi que des analyses d'évolution différenciées d'une année sur l'autre ou à plus long terme. Elles permettent d'identifier des enjeux « quantifiés » pour l'élaboration des politiques de sécurité routière.

Cependant, la connaissance des enjeux ne suffit pas pour définir des priorités d'action. Si l'on peut les confronter aux mêmes distributions dans la circulation, cela permet d'apprécier d'éventuels niveaux de surrisque associés. En effet, savoir que  $x\%$  des personnes tuées en motos ont entre 40 et 50 ans est une chose, mais peut rester insuffisant si l'on ne connaît pas la part  $y\%$  des motocyclistes circulants qui ont entre 40 et 50 ans, ou mieux,  $z\%$ , la part du volume de circulation motocycliste attribuable aux 40-50 ans, ce qui permettra d'identifier s'il y a ou non un problème spécifique à cette classe d'âge chez les motocyclistes. À défaut de ces données, on cherchera des substituts plus grossiers, et bien moins pertinents, par exemple la fraction des 40-50 ans dans la population française, mais l'enseignement à en tirer sera moins pertinent.

Cette démarche de recherche de données dites « d'exposition » qualifiant plus ou moins précisément l'intensité de la présence sur nos routes du groupe considéré (donc le niveau de son « exposition » au risque d'accident), puis de détermination de niveaux de surrisque par rapprochement avec les données d'accidentalité, est typique du monde de l'assurance – en vue de correctement segmenter les tarifs. C'est également un outil essentiel pour les pouvoirs publics, mais en vue de focaliser l'action de sécurité routière dans toutes ses dimensions (prévention, répression, etc.) sur les cibles les plus concernées.

L'exposition peut être mesurée au regard de différents paramètres, qui correspondent à différents points de vue de la collectivité dans son souhait d'évaluer les risques : la population en termes de santé publique, la longueur du réseau (pour la sécurité des infrastructures), le parc de véhicules (pour la sécurité des véhicules) et la circulation exprimée en kilomètres parcourus (pour les politiques modales de sécurité routière). Très souvent, les meilleures données d'exposition font défaut (particulièrement les comptages des catégories d'usagers spécifiques) et les données de deuxième choix sont des estimations peu fiables (par exemple estimations des parcs circulants pour les deux-roues motorisés).

La connaissance du risque collectif d'avoir un accident constitue également pour l'utilisateur un élément d'évaluation de son propre risque dans sa catégorie, selon son profil particulier (en tant que jeune, en tant qu'utilisateur motocycliste). Néanmoins, son risque individuel peut s'écarter, bien sûr, de ce risque générique à raison d'un comportement individuel atypique.

## La population

### Évolution de la population

L'estimation prise en compte est celle de l'INSEE pour l'année 2011.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2011, la population française (hors départements d'outre-mer) comptait 63,1 millions d'habitants dont près d'un tiers était âgé de moins de 25 ans. Cette part des moins de 25 ans diminue régulièrement depuis une trentaine d'années.

En revanche, la part des personnes de 65 ans ou plus continue d'augmenter et atteignait près de 17 % en 2011. Ce sont surtout les personnes les plus âgées (75 ans ou plus) qui sont de plus en plus nombreuses. En vingt ans, leur nombre a augmenté de plus de 1,9 million, soit une hausse de 50 %.

### Estimation du risque d'être tué dans un accident de la route pour les différentes classes d'âge

Le nombre de personnes tuées par million d'habitants est un indicateur de risque habituellement utilisé en santé publique, qui permet de cibler les classes de population à risque. Il permet aussi des comparaisons, notamment au niveau international, et également des comparaisons avec d'autres types de risque (accidents domestiques, suicides, maladies...).

Depuis 2000, la valeur de cet indicateur pour la métropole a baissé de 53,8 % (passant de 138,4 à 62,8), ramenant la France à une meilleure place par rapport aux autres pays européens (voir chapitre L'accidentalité au niveau européen).

Pour être plus spécifique, on peut considérer des niveaux de risque différenciés selon l'âge, à partir de la classification des âges communément utilisée par l'INSEE et des effectifs de population correspondants. Cela reste une approche grossière, dans la mesure où la mobilité routière ou piétonne est en réalité très différenciée selon l'âge : le niveau et les circonstances d'exposition au risque routier d'un écolier et d'un adulte dans la force de l'âge ont peu de points en commun (types de véhicules utilisés et kilométrages correspondants, statut conducteur ou passager, etc.).

Néanmoins, au sens de ce ratio assez simpliste, il apparaît que la classe d'âge des 15-24 ans présente un risque presque deux fois plus important d'être tué sur les routes que la moyenne de l'ensemble de la population, ce qui explique que les politiques publiques de sécurité routière ciblent particulièrement cette classe d'âge.

Du point de vue de la sécurité routière, il peut être intéressant de considérer d'autres classes d'âge, plus pertinentes au regard des déplacements. Ainsi, la classe d'âge des 15-24 ans est depuis quelques années divisée entre la classe d'âge des 15-17 ans (où l'usage du cyclomoteur est très présent) et la classe d'âge des 18-24 ans (qui marque le début de l'accès à la conduite automobile ou un épisode de vie motocycliste).

Par ailleurs, face à la forte hausse de la démographie des personnes âgées et compte tenu d'une mobilité bien spécifique, la classe d'âge des 65 ans et plus a été scindée dans ce document entre la classe d'âge des 65-74 ans et celle des 75 ans et plus.

La classe d'âge des 0-14 ans (qui agrège des classes d'âge ayant des mobilités très différentes, du nourrisson sans aucune autonomie à l'adolescent) est celle qui encourt le moins de risque par rapport à la moyenne de la population.

La classe d'âge des 18-24 ans est la classe d'âge à plus haut risque, avec un risque relatif supérieur de presque deux fois et demie à la moyenne.

Il apparaît que la classe d'âge des plus de 75 ans est une classe d'âge à risque élevé, avec un risque relatif supérieur de 1,3 fois à la moyenne. Dans la perspective de la poursuite annoncée de la hausse de leur démographie, cette classe d'âge mérite une vigilance particulière.

| Métropole       | Nombre de personnes tuées en 2011 | Pourcentage | Population au 1 <sup>er</sup> janvier 2011 | Pourcentage | Personnes tuées par million d'habitants | Risque relatif |
|-----------------|-----------------------------------|-------------|--|-------------|---|----------------|
| 0-14 ans        | 128                               | 3,2         | 11 593 841                                 | 18,4        | 11                                      | 0,2            |
| 15-17 ans       | 144                               | 3,6         | 2 234 890                                  | 3,5         | 64,4                                    | 1              |
| 18-24 ans       | 813                               | 20,5        | 5 545 292                                  | 8,8         | 146,6                                   | 2,3            |
| 25-44 ans       | 1 272                             | 32,1        | 16 390 824                                 | 26          | 77,6                                    | 1,2            |
| 45-64 ans       | 847                               | 21,4        | 16 681 049                                 | 26,4        | 50,8                                    | 0,8            |
| 65-74 ans       | 280                               | 7,1         | 5 003 947                                  | 7,9         | 56                                      | 0,9            |
| 75 et plus      | 478                               | 12,1        | 5 677 925                                  | 9           | 84,2                                    | 1,3            |
| <b>Ensemble</b> | <b>3 963</b>                      | <b>100</b>  | <b>63 127 768</b>                          | <b>100</b>  | <b>62,8</b>                             | <b>1</b>       |

Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

## Le réseau routier

### *Évolution de la longueur du réseau routier*

Au 1<sup>er</sup> janvier 2012, la longueur totale du réseau routier ouvert à la circulation publique est de l'ordre de 1 051 000 kilomètres.

Concernant plus particulièrement le réseau routier national, en France métropolitaine, sa longueur est de 20 555 km. Elle a nettement moins augmenté cette année qu'au cours des dix années précédentes (18 km supplémentaires au cours de l'année 2011 contre près de 190 km par an les dix années précédentes).

Le linéaire départemental avoisine dorénavant les 379 500 km. Quant au kilométrage total des autres voiries locales, il n'est pas connu avec la même précision (voirie relevant des communes, y compris hors agglomérations, diverses voiries privées ouvertes à la circulation publique, etc.). Son linéaire est estimé à un peu plus de 651 000 km.

Les volumes de circulation sont évidemment très différents d'un réseau à l'autre : d'un côté, les autoroutes assurent 30 % de la circulation pour 1,1 % du linéaire seulement, de l'autre, la voirie locale assure tout juste un peu plus de 26% de la circulation pour près de 62 % du linéaire. Pour les segments intermédiaires : les routes nationales hors autoroutes assurent 4 % de la circulation pour 0,9 % du linéaire, les routes départementales 40 % de la circulation pour 36 % du linéaire. L'essentiel est donc porté par le réseau départemental, l'un des plus étendus (près de 380 000 km). C'est sur ce segment départemental que se situent les principaux enjeux de sécurité routière.

*Estimation du risque d'accident pour les différents types de route*

En 2011, le bilan des longueurs, des parcours, des accidents corporels et des tués selon le réseau peut s'établir ainsi :

| Réseaux   | Longueur <sup>(1)</sup><br>(en kilomètres) |                                 | Parcours <sup>(2)</sup><br>(en milliards de km) |              | Accidentalité <sup>(3)</sup> |                                      |
|---|--|---------------------------------|---|--------------|------------------------------|--------------------------------------|
|   | 1 <sup>er</sup> janvier<br>2011            | 1 <sup>er</sup> janvier<br>2012 | 2010  | 2011         | Accidents<br>corporels 2011  | Nombre<br>de personnes<br>tuées 2011 |
| Autoroutes concédées  | 8 771                                      | 8 790                           | 84,1  | 85,3         | 1 507                        | 199                                  |
| Autoroutes non concédées<br>interurbaines                           | 1 915                                      | 1 917                           | 23,4  | 24           | 492                          | 37                                   |
| Autoroutes et voies rapides<br>urbaines                             | 1 252                                      | 1 251                           | 35,8  | 35,6         | 3 905                        | 82                                   |
| Routes nationales interurbaines<br>à caractéristiques autoroutières | 2 765                                      | 2 765                           | 24,9  | 26,2         | 543                          | 71                                   |
| Autres routes nationales  | 5 835                                      | 5 832                           | 23,3  | 23,1         | 2 088                        | 247                                  |
| Réseau routier national   | 20 537                                     | 20 555                          | 191,5   | 194,1        | 8 535                        | 636                                  |
| Routes départementales<br>et communales                             | 1 028 971                                  | 1 030 684                       | 369,8   | 370,4        | 56 489                       | 3 327                                |
| <b>Ensemble</b>   | <b>1 049 508</b>                           | <b>1 051 239</b>                | <b>564,5</b>                                    | <b>564,5</b> | <b>65 024</b>                | <b>3 963</b>                         |

Source : Séttra (1) ;  
49<sup>e</sup> Rapport  
de la Commission  
des comptes  
des transports  
de la nation –  
SoeS MEDDE (2) ;  
ONISR – Séttra :  
tous milieux  
confondus  
et bretelles  
incluses (3).

Par rapport à l'année 2010, on constate que la circulation a augmenté sur les réseaux interurbains, tandis que les réseaux de desserte urbaine ou périurbaine connaissent un léger recul. En termes d'insécurité, on enregistre une baisse des accidents corporels sur chacun des réseaux, mais certains réseaux voient leur nombre de tués augmenter significativement. C'est le cas des autoroutes concédées, qui déplorent une quarantaine de morts supplémentaires en 2011, soit une hausse d'environ 25 %. Cependant, cet accroissement est à mettre en regard de la hausse simultanée des parcours. Il est donc nécessaire de croiser ces données pour apprécier l'évolution relative de l'insécurité sur ces réseaux.

Les gestionnaires de voirie utilisent deux indicateurs de risque afin d'identifier des routes ou des sections de route présentant un risque anormalement élevé pour les usagers.

L'indicateur de risque d'accident le plus facile à produire est la densité d'accidents. Il s'agit du nombre d'accidents ou de victimes observé pendant une période donnée sur un réseau ou une section de route rapporté au nombre de kilomètres de ce réseau ou de cette section. Il permet d'identifier les sections routières les plus accidentogènes.

Le second indicateur de risque utilisé est le taux d'accidents par milliard de kilomètres parcourus. Ce taux permet davantage d'évaluer la sécurité « intrinsèque » d'une infrastructure (puisque'il neutralise le poids du trafic), en le comparant avec le taux national de référence de la catégorie de route correspondante. Il permet d'identifier les sections routières dont la densité d'accidents anormalement élevée ne peut s'expliquer par le seul accroissement du trafic.

Cette identification se fait en comparant l'indicateur à un indicateur national pour la catégorie de route étudiée. Pour avoir des comparaisons significatives statistiquement, l'indicateur de référence est habituellement calculé sur une période de trois ans.

Pour la période 2008-2010, les catégories de routes ont été revues afin de distinguer les autoroutes et voies rapides urbaines du reste du réseau. Ces valeurs de référence sont calculées à partir du fichier accidents après amélioration de la qualité de sa localisation par le réseau des observatoires de sécurité routière et de leurs partenaires.

Le tableau suivant récapitule les principaux indicateurs pour chaque type de route du réseau routier national de rase campagne :

| Catégorie de route           | Profil en travers | Taux d'accidents corporels (par milliard de véhicules/km) | Densité d'accidents corporels (par km et par an) | Part d'accidents mortels (en pourcentage) | Part d'accidents graves ou mortels (en pourcentage) |
|------------------------------|-------------------|---|--|---|---|
| Autoroute interurbaine       | 2 x 2 voies       | 16  | 0,13   | 9,6                                       | 58  |
|                              | 2 x 3 voies       | 19,1  | 0,37   | 8,1                                       | 55,9  |
|                              | Tous types        | 17,1  | 0,17   | 9   | 57,2  |
| Voie rapide urbaine          | 2 x 2 voies       | 83,7  | 2,11   | 2,8                                       | 22,8  |
|                              | 2 x 3 voies       | 77,6  | 2,27   | 2,5                                       | 23,3  |
|                              | Tous types        | 80  | 2,20   | 2,6                                       | 23,1  |
| Route nationale interurbaine | Chaussée unique   | 47,7  | 0,15   | 23,1                                      | 81,4  |
|                              | Chaussée séparée  | 18,6  | 0,16   | 14,9                                      | 62,9  |

Source :  
Sétra - CETE NP  
(années 2008 à 2010).

Afin de disposer d'un aperçu sommaire des évolutions les plus récentes en termes de risque d'accidents corporels, on peut tenter d'estimer ce taux à partir des données 2011 pour les grands ensembles de réseau défini par l'indice de circulation (il ne s'agit là que d'une estimation dans la mesure où une partie des accidents déclarés sur réseau routier national n'est pas assez précisément localisée, par ailleurs cette année les accidents sur bretelles ont été intégrés au calcul).

| Réseau   | Taux d'accidents corporels (par milliard de véhicules/km) |       | Taux de tués (par milliard de véhicules/km) |      |
|--|---|-------|---|------|
|  | 2010  | 2011  | 2010  | 2011 |
| Autoroutes concédées   | 19  | 17,7  | 1,8   | 2,3  |
| Autoroutes non concédées interurbaines                           | 20,7  | 20,5  | 2,1   | 1,5  |
| Autoroutes et voies rapides urbaines                             | 108,8   | 109,8 | 2,2   | 2,3  |
| Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières | 21,9  | 20,7  | 2,5   | 2,7  |
| Autres routes nationales   | 96,4  | 90,5  | 11,9  | 10,7 |

Source : Sétra.

Ces valeurs ne constituent en rien des valeurs de référence, compte tenu du manque de qualité sur la localisation de nombreux accidents au plan national et de leur sensibilité à une durée d'observation réduite. Pour disposer d'une référence adaptée au contexte d'une étude d'itinéraire au plan local, il convient de se référer aux taux et indicateurs publiés par le Sétra et dont les principales valeurs sont rappelées plus haut.

Sur la base de ces deux taux, on observe néanmoins que les routes à usage interurbain (autoroutes concédées, autoroutes non concédées interurbaines, routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières) présentent moins de risque d'accidents corporels que les routes à usage périurbain ou urbain (autoroutes et voies rapides urbaines), mais que leur risque de mort est très semblable. Les autres routes nationales, dont la fréquentation est moindre, présentent quant à elles des taux d'accidents corporels et de tués plus préoccupants, mais qu'il est nécessaire de relativiser au regard de l'hétérogénéité de leur usage.

## Le parc de véhicules

### Avertissement

L'estimation des parcs circulants est une question complexe, particulièrement pour les véhicules non immatriculés (vélos) ou immatriculés depuis peu (cyclomoteurs), mais plus généralement pour toutes les

catégories de véhicules. Il s'agit de croiser des données d'origines diverses (immatriculations, résultats d'enquêtes, données des assurances, etc.).

Dans cette partie sont rassemblées les estimations issues du rapport annuel de la Commission des comptes des transports de la nation dans son chapitre « Le bilan de la circulation », pour ce qui concerne les véhicules motorisés, à l'exception des deux-roues motorisés (2RM).

La méthode d'estimation utilisée est de tenir compte des nouvelles immatriculations, d'une part, et d'estimer le taux de véhicules mis à la casse selon leur âge, d'autre part.

Elle est également utilisée par l'ONISR pour l'estimation du parc circulant des deux-roues motorisés. Toutefois, cette estimation du parc des 2RM reste très hypothétique. S'y ajoute une autre difficulté, c'est qu'il n'existe pas de mesure généralisée des parcours des 2RM (volume de circulation en véhicules × km), à la fois pour des raisons économiques et technologiques. Or la connaissance du volume de circulation et celle des kilométrages moyens (tirés d'enquêtes ménages ou assimilées) est un moyen classique de recouper les évaluations de parc roulant, inexploitable ici. Pour consolider les estimations du parc de deux-roues, une enquête spécifique a été lancée en 2012, en partenariat avec la DSCR, par le service des statistiques (SOeS) du ministère de l'Écologie.

Notons que les catégories de véhicules utilisées sont légèrement différentes de celles utilisées au niveau des accidents pour ce qui concerne les voitures particulières (catégorie plus restrictive que celle des véhicules légers du BAAC) et les véhicules utilitaires (catégorie plus large que celle du BAAC, qui ne considère dans cette classe que les véhicules de plus de 1,5 tonne, les véhicules de moins de 1,5 tonne étant classés dans les véhicules légers).

#### *Évolution du parc des véhicules neufs en 2011 par rapport à 2010*

Pour la deuxième année consécutive, les immatriculations de voitures particulières neuves enregistrent une baisse en 2011 (-2,2 %) après celle de 2010 (-2,6 %) et la forte hausse enregistrée en 2009 (+10,7 %). Les immatriculations restent cependant à un niveau très élevé, avec près de 2,2 millions d'immatriculations.

Les immatriculations de poids lourds enregistrent une forte hausse de 41 % après la baisse de 2010 (-3 %) et celle de 2009 (-39 %). Les véhicules utilitaires légers (camionnettes) sont également en hausse de 3,1 %.

En ce qui concerne les motocyclettes, les immatriculations baissent en 2011 pour la quatrième année consécutive (-6,8 %), après une période de forte augmentation entre 2003 et 2007 (+11,4 % en moyenne). À l'inverse, les immatriculations des cyclomoteurs sont en hausse de +11,4 % cette année.

La variation des volumes des immatriculations neuves n'induit pas forcément la baisse ou la hausse du parc circulant, puisqu'un effet de vieillissement ou de rajeunissement du parc circulant joue également. Ainsi, l'estimation du parc circulant des motocyclettes est en baisse par rapport à 2010 (-3,8 %).

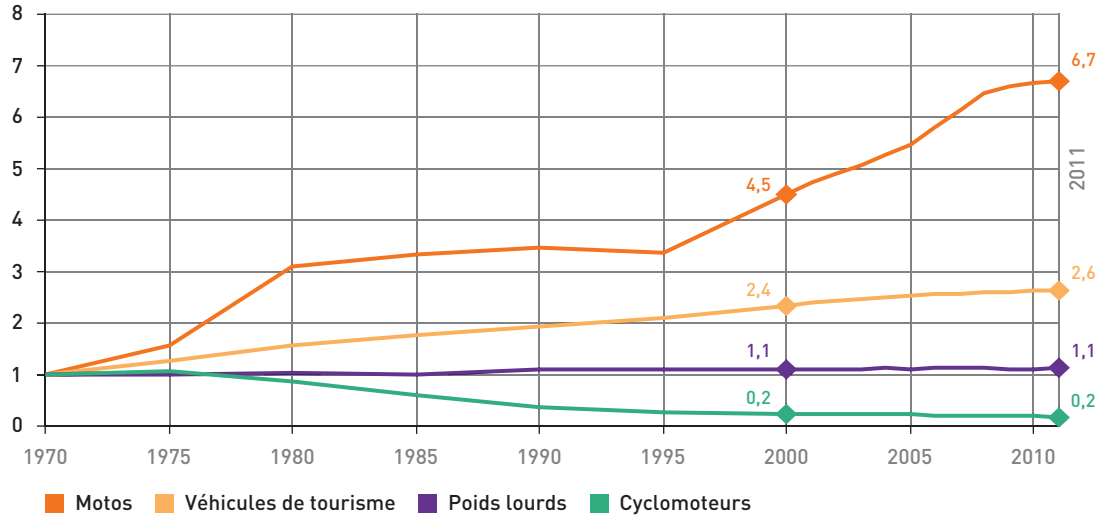
On ne dispose d'aucune estimation solidement construite du parc circulant des bicyclettes, le nombre utilisé plus loin (de l'ordre de 25 millions) doit être considéré comme purement indicatif. Le nombre de bicyclettes neuves vendues en 2011 a été estimé à plus de 3,030 millions (source : Conseil national du cycle), soit une hausse de 5,5 % par rapport à 2010 après les baisses de 2009 (-2,2 %) et 2008 (-6 %). Ces ventes concernaient essentiellement des vélos de loisirs pour 62 %, des vélos de ville pour 26 % et des vélos de sport pour 12 %.



*Estimation du parc de véhicules circulant*

Le graphe ci-dessous donne l'évolution des parcs depuis 1971.

↓ ESTIMATION DU PARC DE VÉHICULES CIRCULANT



Depuis 1970, le parc circulant des motocyclistes a été multiplié par 6,7, celui des voitures de tourisme par 2,6 et celui des poids lourds par 1,1. Celui des cyclomoteurs est par contre en baisse régulière.

Plus récemment, entre 2000 et 2011, le parc circulant des motocyclistes a augmenté de + 48 %, celui des voitures de tourisme de + 13 % alors que celui des poids lourds a baissé de - 0,1 % et celui des cyclomoteurs de - 25 %.

Enfin entre 2010 et 2011, le parc circulant des motocyclistes a augmenté de + 0,1 % quand bien même la baisse des immatriculations neuves est constatée, celui des voitures de tourisme de + 0,8 %, celui des poids lourds de + 1,1 %, alors que celui des cyclomoteurs a baissé de - 3,8 %.

↓ PARCS CIRCULANTS PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES

|                               |                      | 2000   | 2010   | 2011   | Évolution 2010-2011 en % |
|-------------------------------|----------------------|--------|--------|--------|--------------------------|
| Parcs (milliers de véhicules) | Cyclomoteurs         | 1 442  | 1 121  | 1 078  | - 3,8                    |
|                               | Motocyclistes        | 968    | 1 436  | 1 438  | 0,1                      |
|                               | Voitures de tourisme | 27 770 | 31 175 | 31 425 | 0,8                      |
|                               | Poids lourds         | 551    | 551    | 557    | 1,1                      |

Source : 49<sup>e</sup> Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation - CGDD/SOeS.

*Estimation du risque pour les différentes catégories de véhicules*

Les nombres d'accidents ou de victimes rapportés au nombre estimé de véhicules en circulation permettent d'approcher le risque encouru au regard des véhicules utilisés.

Il présente cependant certains défauts, outre celui de l'estimation approximative des parcs circulant réellement, celui de ne pas tenir compte du taux d'occupation des véhicules ni du parc de véhicules étrangers circulant en France.

Il est néanmoins donné à titre indicatif, cet indicateur étant repris dans certaines comparaisons internationales.

Cet indicateur (nombre de personnes tuées par million de voitures de tourisme) pour les voitures particulières a été réduit de 66 % depuis 2000.

## ↓ ÉVOLUTION DU TAUX DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION DE VOITURES PARTICULIÈRE

| Année   | 2000 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Voitures particulières en millions                            | 27,7 | 30,6 | 30,8 | 31   | 31,2 | 31,4 |
| Taux de personnes tuées par million de voitures particulières | 193  | 81   | 72   | 70   | 68   | 66   |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ NOMBRE DE PERSONNES TUÉES RAPPORTÉ AU NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION

| Catégories de véhicules | Estimation du parc au 1 <sup>er</sup> janvier 2011 (en milliers de véhicules) | Nombre de personnes tuées (conducteurs et passagers) dans les véhicules de la catégorie <sup>1</sup> | Personnes tuées dans les véhicules de la catégorie par million de véhicules de cette catégorie |
|-------------------------|---|--|--|
| Bicyclettes             | 25 000 <sup>2</sup>   | 141  | 5,6  |
| Cyclomoteurs            | 1 078 <sup>3</sup>  | 220  | 204,1  |
| Motocyclettes           | 1 438 <sup>3</sup>  | 760  | 528,5  |
| Voitures particulières  | 31 425  | 2 117  | 67,4   |
| Véhicules utilitaires   | 5 869   | 134  | 22,8   |
| Poids lourds            | 557   | 67   | 120,3  |

<sup>1</sup> Personnes tuées à l'intérieur des véhicules impliqués – ONISR – Fichier accidents.  
<sup>2</sup> Valeur de parc couramment admise.  
<sup>3</sup> Estimations des parcs en circulation selon ONISR à partir des ventes et/ou des immatriculations neuves.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Source : 49<sup>e</sup> Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation – CGDD/SOeS.

## La circulation routière

### Avertissement

L'indicateur de la circulation routière le plus pertinent pour le calcul du risque en matière de transport est en principe la distance parcourue par occupant, mais celui le plus communément utilisé, notamment pour les comparaisons internationales, est la distance parcourue par véhicule.

Pour la circulation routière, la distance parcourue est estimée à partir de l'estimation du parc circulant, d'une part, et de celle de la distance moyenne parcourue annuellement, d'autre part.

Dans cette partie, les données concernant tous les véhicules motorisés sont issues du Rapport annuel de la Commission des comptes des transports de la nation dans son chapitre « Le bilan de la circulation » (version provisoire). Le rapport identifie la catégorie « véhicules divers », qui comprend notamment les deux-roues motorisés, sans pour autant les individualiser. Les données concernant les cyclomoteurs et les motocyclettes ont donc été estimées par l'ONISR selon la même méthode.

### Estimation et évolution des distances parcourues

En 2011, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 565 milliards de véhicules × kilomètres parcourus, soit une augmentation de 0,8 % par rapport à 2010. L'augmentation est globalement homogène pour l'ensemble des réseaux à l'exclusion des routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières qui enregistrent une hausse de + 2,4 % et des routes départementales et voies communales dont la hausse n'est que de + 0,4 %.

Selon les natures de véhicules, les variations sont plus marquées. La circulation des véhicules utilitaires légers est en forte hausse (+ 3 %). Après la baisse de 2010, la circulation des poids lourds enregistre une hausse de + 2,8 %. En revanche, la circulation des voitures particulières connaît une hausse limitée (+ 0,2 %).

Quant au parcours des deux-roues motorisés, il est stable.

## ↓ PARCOURS EN FONCTION DES CATÉGORIES DE VÉHICULES

| Catégorie de véhicules            | Parcours<br>(en véhicules × milliards de km) |            |                             |
|-----------------------------------|--|------------|-----------------------------|
|                                   | 2010   | 2011       | Évolution<br>en pourcentage |
| Voitures particulières            | 419,3  | 420,1      | 0,2                         |
| Véhicules utilitaires légers      | 95,4   | 98,3       | 3                           |
| Poids lourds                      | 28,4   | 29,2       | 2,8                         |
| Autobus et autocars               | 3,4  | 3,5        | 2,9                         |
| Deux-roues motorisés <sup>1</sup> | 13,9   | 13,9       | 0                           |
| <b>Total</b>                      | <b>560,4</b>                                 | <b>565</b> | <b>0,8</b>                  |

Source : 49<sup>e</sup> Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation – CGDD/SOeS.

<sup>1</sup> Attention : à partir de l'édition 2011, pour l'année 2010, de son Rapport sur les comptes transports de la nation, le CGDD/SOeS établit une estimation spécifique du volume de trafic des deux-roues motorisés (2RM), en fournissant une série historique depuis 1990. Auparavant (et jusqu'aux versions de travail du rapport 2010 disponibles en juin 2011), le trafic 2RM était englobé sous une large rubrique « Véhicules divers (+ ventes sous douanes) » dont les résultats, on le voit *a posteriori*, étaient nettement sous-estimés.

L'ONISR reprend donc dorénavant pour les 2RM les estimations directes du SOeS, moyennant répartition par ses soins entre cyclomoteurs et motocyclettes.

Cela conduit à une réévaluation en forte hausse du volume de trafic des 2RM. La série révisée s'établit comme suit, en Mds de véh. × km : 1990 : 6,2 ; 1995 : 5,7 ; 2000 : 9,8 ; 2006 : 12,6 ; 2007 : 12,7 ; 2008 : 13,4 ; 2009 : 13,9 ; 2010 et 2011 : 13,9 également.

Le volume de trafic 2RM de 2010 est ainsi réévalué de 9,1 à 13,9, soit une révision en hausse de 53%. La part de trafic 2010 des 2RM, estimée jusqu'ici à 1,7 %, est ainsi révisée à 2,5 % (et reste du même ordre en 2011, soit 2,5 %).

Les calculs de surrisque, basés sur les parts de trafic, en sont bien sûr nettement modifiés, à la baisse.

L'estimation du parcours annuel des bicyclettes ne peut également pas être faite en l'état des enquêtes disponibles. Seules quelques enquêtes ménages réalisées dans de grandes villes donnent des indications sur la part modale de ce mode de déplacement.

#### *Estimation du risque pour les différentes catégories de véhicules en fonction de la distance parcourue*

Le nombre d'accidents ou de victimes rapporté au nombre de kilomètres parcourus est l'indicateur de risque le plus souvent utilisé pour effectuer des comparaisons sur le risque encouru par les usagers d'une catégorie de véhicules.

Le nombre de personnes tuées sur la route par milliard de kilomètres parcourus, toutes catégories de véhicules confondues, est estimé en 2010 à 7. Ce taux est en baisse de près de 10 % par rapport à 2009 (7,75). Depuis 2000, ce taux, qui mesure le risque d'être tué dans la circulation, a baissé de plus de 54 %.

Il reste néanmoins très largement supérieur à d'autres modes de transports comme le train (de l'ordre de vingt fois).

Par catégorie de véhicules motorisés, le risque le plus élevé d'être tué en tant qu'occupant (conducteur ou passager) est celui des motocyclistes. Il est environ quinze fois supérieur à celui d'un occupant de véhicule léger. À l'inverse, celui d'un occupant de poids lourd est presque moitié moindre (2,3 par rapport à 4,9). Le risque le moins élevé par rapport à celui d'un occupant d'un véhicule léger est encouru par les occupants de camionnettes (près de 3,5 fois moindre). On notera que ce risque ne peut être évalué pour les usagers de transports en commun, compte tenu de la faiblesse des effectifs de tués.

Il est pertinent de connaître le risque que courent les usagers d'une catégorie, mais aussi d'ajouter celui qu'il fait courir aux autres.

Le ratio entre les deux indicateurs est proche de 1 pour les cyclomoteurs et les motocyclettes.

Par ailleurs, il s'accroît fortement avec la masse des véhicules : 2,9 pour les véhicules utilitaires et 17,5 pour les poids lourds. Ce ratio reflète également la différence de vulnérabilité entre catégories d'usagers.

## ↓ ANNÉE 2011 – NOMBRE DE PERSONNES TUÉES RAPPORT AUX DISTANCES PARCOURUES

| Catégories de véhicules       | Estimation du nombre de km parcourus en milliards | Nombre de personnes tuées uniquement de la catégorie du véhicule <sup>1</sup> | Nombre de personnes tuées uniquement de la catégorie du véhicule par milliard de km parcourus par cette catégorie | Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant au moins un véhicule de la catégorie <sup>2</sup> | Nombre de personnes tuées par les véhicules de la catégorie par milliard de km parcourus par cette catégorie |
|-------------------------------|---|---|---|---|--|
| Bicyclettes                   | inconnu   | 141   | –   | 145   | –  |
| Cyclomoteurs <sup>3</sup>     | 3,4   | 220   | 65,1  | 237   | 70,2   |
| Motocyclettes <sup>3</sup>    | 10,5  | 760   | 72,2  | 802   | 76,2   |
| Voitures de tourisme          | 420,1   | 2 062   | 4,9   | 3 006   | 7,2  |
| Véhicules utilitaires         | 98,3  | 134   | 1,4   | 418   | 4,3  |
| Poids lourds                  | 29,2  | 67  | 2,3   | 578   | 19,8   |
| Transports en commun          | 3,5   | 0   | NS <sup>4</sup>   | 49  | 14   |
| <b>Tous usagers motorisés</b> | <b>565</b>  |   |   | <b>3 963</b>  | <b>7</b>   |

1 Personnes tuées à l'intérieur des véhicules impliqués (y compris dans un véhicule immatriculé à l'étranger).  
 2 Personnes tuées à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués (y compris dans un véhicule immatriculé à l'étranger).  
 3 Pour les parcours des 2RM, l'ONISR utilise le parcours global fourni par le 49<sup>e</sup> Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation et le répartit entre motos et cyclos sur la base des parcs circulants estimés par l'ONISR, en considérant un kilométrage annuel moyen de 2 020 kilomètres pour les cyclos et de 4 717 kilomètres pour les motos.  
 4 Sans considération du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la faiblesse des effectifs, l'indicateur ne doit pas être interprété tel quel.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour cet indicateur, le risque le plus élevé d'être tué est celui encouru dans les accidents impliquant une motocyclette (10,6 fois supérieur à celui où un véhicule léger est impliqué).

On remarquera que le risque est aussi près de trois fois supérieur à celui des accidents impliquant un véhicule léger (19,8 comparé à 7,2) lorsqu'un poids lourd est impliqué dans l'accident.

## Les conducteurs dans la circulation

### Nombre de permis délivrés

En 2011, il a été enregistré une hausse du nombre de permis de conduire délivrés par rapport à 2010 (+ 3 %). Cette hausse est légèrement plus importante si l'on prend pour référence l'année 2000 (+ 3,2 %).

La hausse par rapport à 2010 n'est pas uniforme. Le nombre de permis pour les motocyclettes de moins de 125 cm<sup>3</sup> enregistre une hausse (+ 15 %), tout comme les permis pour les motocyclettes de plus de 125 cm<sup>3</sup> (+ 5,9 %) et les permis de voiture légère avec remorque (+ 11 %).

Les permis pour les véhicules légers sont en hausse modérée (+ 2,7 %). En revanche, ceux pour les poids lourds sont en baisse (– 3,3 % pour le permis E et – 2,8 % pour le EC) ainsi que ceux de transport en commun (– 13 %).

Par rapport à 2000, le nombre de permis délivrés pour la conduite de motocyclettes de plus de 125 cm<sup>3</sup> progresse de + 13 %. Dans le même temps, les permis de poids lourd avec remorque (EC) et de transport en commun (D) sont en recul de – 17 %.

## ↓ PERMIS DÉLIVRÉS PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES

|  | 2000           | 2009           | 2010           | 2011           | Évolution<br>2010-2011<br>(en %) | Évolution<br>2000-2011<br>(en %) |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Permis A1<br>(motocyclette de moins de 125 cm <sup>3</sup> ) | 6 755          | 3 877          | 4 272          | 4 894          | 14,6                             | - 27,5                           |
| Permis A (motocyclette de plus de 125 cm <sup>3</sup> )      | 103 631        | 112 067        | 110 540        | 117 105        | 5,9                              | 13                               |
| Permis B-B1 (voiture légère)                                 | 772 922        | 745 902        | 749 657        | 770 158        | 2,7                              | - 0,4                            |
| Permis EB (voiture légère avec remorque)                     | -              | 18 595         | 20 854         | 23 219         | 11,3                             | ND                               |
| Permis C (poids lourd)                                       | 24 209         | 28 582         | 26 787         | 25 910         | - 3,3                            | 7                                |
| Permis D (transport en commun)                               | 6 636          | 5 982          | 6 321          | 5 480          | - 13,3                           | - 17,4                           |
| Permis EC (poids lourd avec remorque)                        | 18 286         | 17 223         | 15 642         | 15 199         | - 2,8                            | - 16,9                           |
| <b>Ensemble des permis délivrés</b>                          | <b>932 439</b> | <b>932 250</b> | <b>934 108</b> | <b>961 998</b> | <b>3</b>                         | <b>3,2</b>                       |

Source donnée :  
DSCR/Éducation  
routière.

Nombre de conducteurs français dans la circulation

Le nombre de conducteurs français dans la circulation, qu'ils conduisent régulièrement ou non, ne peut être estimé à partir du Fichier national du permis de conduire dans la mesure où une part significative des détenteurs du permis ne conduit jamais.

L'enquête annuelle réalisée par la Sofres (chiffre 2012) sur le parc automobile des ménages permet cependant d'estimer le nombre de titulaires du permis de conduire en métropole à plus de 43 millions (43,3) et celui des conducteurs circulant régulièrement (82,8 %) ou occasionnellement (10,6 %) à 40,4 millions. 7 % des titulaires du permis de conduire déclarent ainsi ne jamais conduire.

L'enquête nous apprend également que :

- sur 10 conducteurs qui conduisent régulièrement, 6 ont entre 25 et 54 ans, 3 ont 55 ans ou plus et 1 à moins de 25 ans ;
- 89 % de la population âgée de 18 ans et plus détient le permis de conduire ;
- la majeure partie de la classe d'âge des 25-54 ans détient le permis de conduire (93 %) ; suivie des 55-64 ans (91 %) et des 25-34 ans avec 90 %.
- entre 18 et 24 ans, plus des deux tiers (70 %) sont titulaires du permis de conduire.

Estimation du risque pour différentes catégories de conducteurs en fonction de la distance parcourue

L'indicateur de risque retenu, pour chaque catégorie, est le nombre de conducteurs tués par milliard véhicules × km parcourus dans la même catégorie. Cet indicateur permet de mesurer le risque spécifique d'implication d'un conducteur d'une catégorie dans un accident provoquant son décès.

Pour identifier ce risque, il convient de faire la part des personnes tuées selon qu'elles sont conducteurs ou passagers.

Pour cet indicateur, le risque le plus élevé d'être tué concerne les deux-roues motorisés. Ce risque d'un conducteur de motocyclettes est près de vingt fois (18,9) supérieur à celui d'un conducteur d'un véhicule léger et celui d'un conducteur de cyclomoteur est 17,6 fois supérieur. Celui d'un chauffeur de poids lourds est 1,7 fois moindre et celui d'un conducteur de camionnette 3,6 fois moindre.

## ↓ RISQUE D'ÊTRE TUÉ POUR DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE CONDUCTEUR

133

|  | Nombre<br>de conducteurs tués | Parcours<br>en milliards de km | Conducteurs tués<br>par milliard<br>de km parcourus |
|--|-------------------------------|--------------------------------|---|
| Cyclistes                              | 139                           |                                |   |
| Cyclomotoristes                        | 212                           | 3,4                            | 62,8  |
| Motocyclistes                          | 709                           | 10,5                           | 67,4  |
| Conducteurs de voitures<br>de tourisme | 1 495                         | 420,1                          | 3,6   |
| Conducteurs de camionnettes            | 99                            | 98,3                           | 1   |
| Chauffeurs de poids lourds             | 60                            | 29,2                           | 2,1   |
| Chauffeurs de transports<br>en commun  | NS                            | 4                              |   |
| <b>Ensemble des conducteurs</b>        | <b>2 763</b>                  | <b>565</b>                     |   |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

**PARTIE 5 #**

# **LES COMPORTEMENTS EN CIRCULATION**

# Les vitesses pratiquées

La vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est presque toujours présent dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou facteur de gravité. En effet, indépendamment de la genèse de l'accident, la marge de réaction des conducteurs pour éviter le choc est déterminée par leur vitesse. De plus la gravité de l'accident (le degré d'atteinte corporelle) dépend étroitement de l'énergie de choc, donc des vitesses en jeu avant et au moment du choc.

La vitesse (inadaptée ou excessive) jouerait ainsi un rôle prépondérant dans plus de 40 % des accidents mortels.

C'est pourquoi il est important de suivre l'évolution des vitesses pratiquées pour comprendre l'évolution du nombre d'accidents et leurs conséquences.

Des mesures des vitesses pratiquées sont réalisées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) depuis 2000, selon un protocole opératoire très précis utilisant des radars identiques à ceux des forces de l'ordre (méthodologie exposée en annexe). Ces mesures représentent environ 200 000 données par an.

Leur analyse donne un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers et leurs évolutions, sur les différents réseaux routiers français urbain et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

## LES DONNÉES ANALYSÉES

Les indicateurs suivis par l'ONISR portent sur plusieurs séries d'observations. Les données présentées dans ce chapitre sont celles qui paraissent les plus pertinentes : tout d'abord, les vitesses moyennes pratiquées qui synthétisent l'évolution globale du comportement au regard des limitations de la vitesse ; ensuite, les vitesses excessives à travers deux indicateurs : les dépassements de plus de 10 km/h et les grands dépassements de plus de 30 km/h dont les très grandes vitesses (plus de 50 km/h). Les paragraphes suivants sont consacrés à l'analyse des comportements pour les automobilistes circulant de jour et de nuit ainsi qu'à une analyse de l'évolution des taux d'infraction par niveau de limitation de la vitesse, l'analyse des comportements pour les chauffeurs de poids lourds (plus de trois essieux) conduisant de jour et pour les motocyclistes roulant de jour.

## ANALYSE DES RÉSULTATS 2011 DE L'OBSERVATOIRE DES VITESSES

L'analyse des résultats de la campagne de mesure 2011 laisse penser que les vitesses mesurées ne seraient plus tout à fait le reflet des vitesses réellement pratiquées. L'hypothèse est faite que les dispositifs de mesure (quoique totalement distincts et indépendants des radars du contrôle-sanction automatique) seraient détectés et signalés à une fraction suffisante des usagers pour affecter la moyenne des vitesses calculées.

Une première série de tests effectués sur une section de route limitée à 110 km/h met en évidence un biais de l'ordre de 6 %. Ce biais sans atteindre cette importance a du faire jour depuis plusieurs années assurément sur le réseau des voies rapides (limitation de la vitesse égale ou supérieure à 110 km/h). Sur les autres réseaux, les mesures sont également affectées par ce type de biais.

Néanmoins, ce biais n'affecte pas la tendance générale observée sur l'ensemble de ces mesures qui sont présentées sans corrections.

### La vitesse moyenne

La vitesse moyenne est calculée pour les véhicules circulant de jour sur l'ensemble du réseau métropolitain. La vitesse moyenne pratiquée de nuit a été écartée de cet indicateur global car l'ONISR ne dispose



pas de mesures de nuit sur deux types de réseaux : les routes nationales à 2 × 2 voies et les routes départementales (pour des raisons tenant à la sécurité des enquêteurs). Elle fait cependant l'objet d'une analyse spécifique par la suite.

L'examen de la courbe ci-dessous permet de suivre l'évolution annuelle de la vitesse moyenne pratiquée de jour sur l'ensemble des réseaux depuis le début de l'année 2000.

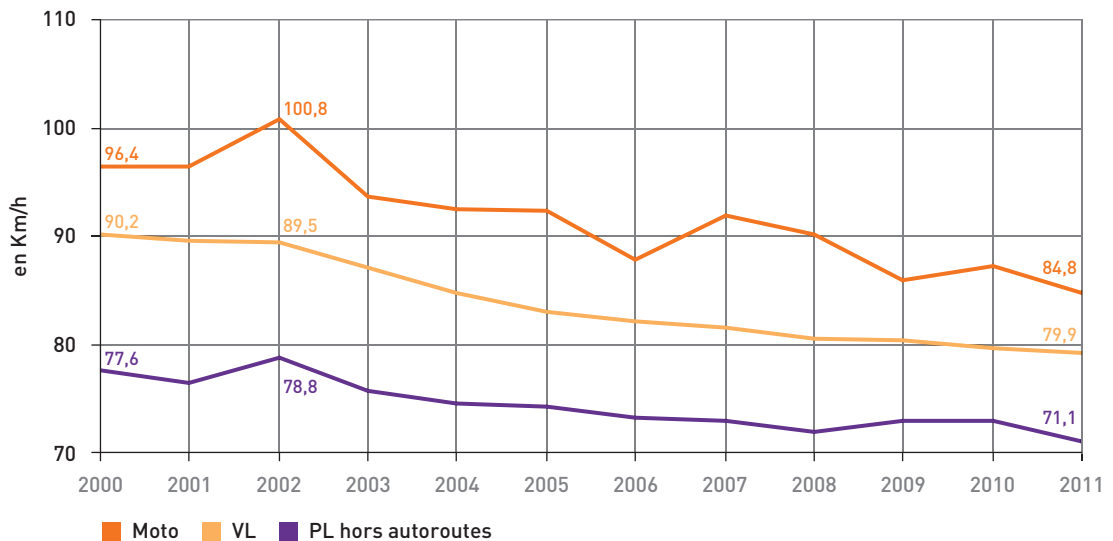
On observe un pic en 2002 suivi d'une baisse régulière, quel que soit le type de véhicule.

Pour les véhicules de tourisme, un palier s'établit à partir de 2008. La vitesse moyenne est autour de 80 km/h depuis cette date (79,2 km/h mesuré en 2011) soit un gain d'environ 10 km/h par rapport à 2000.

Pour les motocyclettes, on note une réduction importante entre 2002 et 2003 suivie d'une évolution à la baisse plus chahutée. La vitesse moyenne sur les années 2009 à 2011 s'établit autour de 87 km/h, soit - 9 km/h par rapport à l'année 2000. Cette vitesse moyenne reste supérieure de 7 km/h à celle des automobilistes.

Pour les poids lourds (plus de 3 essieux), la vitesse moyenne sur les années 2009 à 2011 est de 72 km/h environ. Par rapport à 2000, le gain est de - 5 km/h.

↓ ÉVOLUTION DE LA VITESSE MOYENNE - (INDICATEUR SYNTHÉTIQUE TOUS RÉSEAUX CONFONDUS)

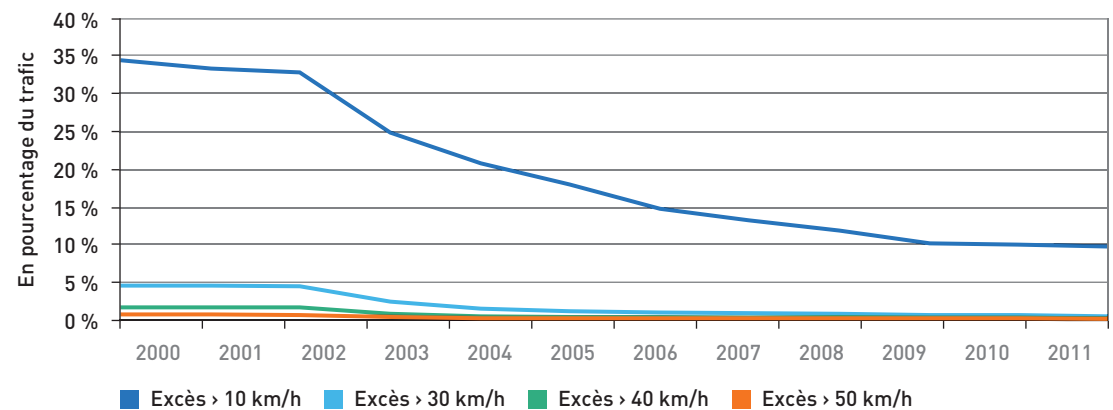


Source : ONISR – Observatoire des comportements.

## LES DÉPASSEMENTS DE LA LIMITATION DE VITESSE

Après une très forte baisse entre 2002 et 2004, la proportion des dépassements de la limitation de vitesse s'est stabilisée depuis 2009 autour de 10 % pour les dépassements plus de 10 km/h, autour de 0,5 % pour celle de 30 km/h et autour de 0,2 % à 0,3 % pour les dépassements de plus de 40 km/h.

↓ LES TAUX DE DÉPASSEMENT DE PLUS DE 10 KM/H, 30 KM/H, 40 KM/H ET 50 KM/H DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES



Source : ONISR – Observatoire des comportements.

## LES VITESSES PRATIQUÉES PAR CERTAINES CATÉGORIES D'USAGERS ET PAR TYPE DE ROUTE

### Les vitesses pratiquées de jour (9 h 30 – 16 h 30) par les voitures de tourisme

On observe que les valeurs de vitesse moyenne relevées au cours de l'année 2011 sont globalement assez proches de celles relevées au cours de l'année précédente.

Si l'on remonte à 2000, on constate une nette évolution des comportements concernant les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sur les routes nationales et départementales à grande circulation limitée à 90 km/h et sur les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par les RN (50 km/h). Les baisses sont respectivement de - 15 % et de - 18 %. Les vitesses moyennes pratiquées s'établissent autour de 81 km/h (moyenne de 2009 à 2011) pour les routes à grande circulation et autour de 51 km/h pour les RN en traversées d'agglomérations.

Pour les autoroutes, les baisses sont de - 9,4 % pour les autoroutes de liaisons et de - 5,5 % pour les autoroutes de dégagement. Les vitesses moyennes pratiquées se situent autour de 115 km/h (moyenne 2009 à 2011) pour les autoroutes de liaison et de 104 km/h pour les autoroutes de dégagement soit des baisses respectives de - 12 km/h et de - 6 km/h.

Sur les autres réseaux, les variations par rapport à 2000 sont d'environ 10 %.

Depuis 2007, seules les autoroutes connaissent des baisses significatives des vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme. Sur les autoroutes de liaison, la baisse est de - 4,2 % et sur les autoroutes de dégagement, elle est de - 4,6 %.

Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée, dont ceux de plus de 10 km/h, sont en baisse marquée en 2011 sur les réseaux « rapides » (autoroutes et routes nationales à 2 × 2 voies). Ces résultats devront être confirmés sur les années à venir pour valider cette tendance à la baisse. Signalons par ailleurs, qu'à vitesses moyennes égales, si l'on constate une diminution du pourcentage de dépassement des vitesses limites, cela signifie que l'on assiste à un resserrement des valeurs autour de la moyenne, donc à une moindre dispersion des vitesses.

En 2011, comme en 2010, on constate que la vitesse moyenne se situe encore légèrement au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain, excepté lors de la traversée des centres-villes des agglomérations moyennes.

|   | 2000 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| <b>Autoroutes de liaison<sup>1</sup> (130 km/h)</b>       |      |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)                                    | 127  | 120  | 118  | 118  | 114  | 113  |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite           | 52   | 32   | 32   | 29   | 23   | 12   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h | 32   | 13   | 11   | 11   | 7    | 4    |
| <b>Autoroutes de dégagement<sup>2</sup> (110 km/h)</b>    |      |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)                                    | 110  | 109  | 108  | 107  | 104  | 101  |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite           | 54   | 49   | 46   | 41   | 40   | 23   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h | 33   | 20   | 21   | 19   | 18   | 9    |

|   | 2000                                     | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|--|------|------|------|------|------|
| <b>Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)</b>                                     |  |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 112                                      | 99   | 98   | 99   | 101  | 101  |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 56                                       | 25   | 20   | 23   | 29   | 21   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 35                                       | 9    | 5    | 6    | 10   | 5    |
| <b>Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)</b>                                    |  |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 95                                       | 82   | 80   | 81   | 81   | 80   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 61                                       | 28   | 25   | 24   | 26   | 25   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 38                                       | 10   | 8    | 7    | 8    | 10   |
| <b>Traversées d'agglomérations (&lt; 5 000 habitants) par RN (50 km/h)</b>                                    |  |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 62                                       | 53   | 52   | 52   | 51   | 51   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 82                                       | 55   | 49   | 52   | 50   | 50   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 53                                       | 20   | 18   | 18   | 17   | 15   |
| <b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)</b>        |  |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 52                                       | 46   | 46   | 46   | 45   | 45   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 54                                       | 31   | 29   | 28   | 28   | 25   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 25                                       | 6    | 5    | 5    | 5    | 4    |
| <b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)</b> |  |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 59                                       | 54   | 52   | 51   | 52   | 53   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 80                                       | 61   | 54   | 51   | 51   | 57   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 43                                       | 25   | 19   | 14   | 14   | 22   |
| <b>Ensemble</b>   |  |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 90                                       | 82   | 81   | 80   | 80   | 79   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 61                                       | 37   | 34   | 32   | 32   | 28   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 36                                       | 14   | 12   | 10   | 10   | 10   |
|   | 1 Autoroutes généralement concédées.     |      |      |      |      |      |
|   | 2 Autoroutes généralement non concédées. |      |      |      |      |      |

Source : ONISR – Observatoire des comportements. Les données 2011 sont basées sur 92 855 observations.

**NB** : le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008 et du premier quadrimestre 2011, les chiffres se rapportant aux années 2008 et 2011 ne concernent que huit mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

Les histogrammes des vitesses pratiquées de jour précisent la répartition par classes des vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesse. Le tableau suivant en synthétise l'information :

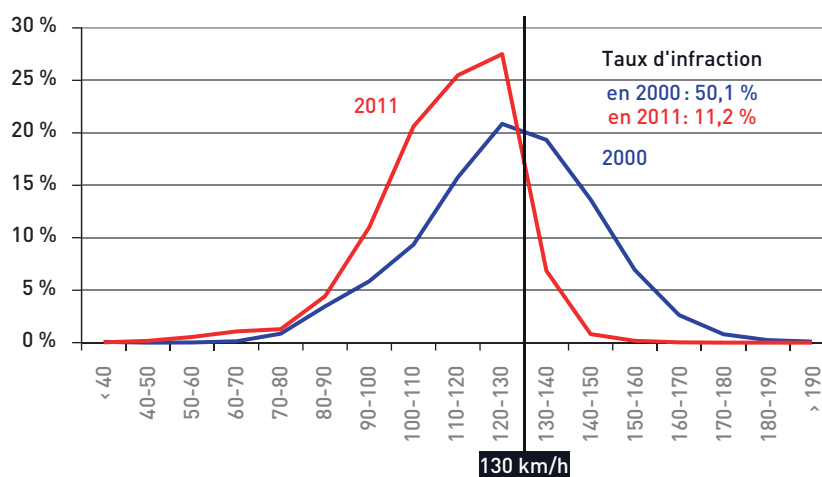
| Vitesses de jour  | Mode         | + 20 km/h | + 30 km/h |
|---|--------------|-----------|-----------|
| Autoroutes de liaison   | 120-130 km/h | 1 %       | 0,2 %     |
| Autoroutes de dégagement  | 100-110 km/h | 7,6 %     | 1,6 %     |
| Routes nationales à 2 x 2 voies   | 100-110 km/h | 4,4 %     | 1 %       |
| Routes nationales à 2 ou 3 voies et routes départementales à grande circulation | 80-100 km/h  | 1,5 %     | 0,4 %     |
| Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants    | 50-60 km/h   | 2,7 %     | 0,5 %     |
| Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes                        | 40-50 km/h   | 0,4 %     | 0,1 %     |
| Entrées/sorties des agglomérations moyennes                                     | 50-60 km/h   | 4,8 %     | 0,7 %     |

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

Si le niveau des vitesses moyennes explique l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesse entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on observe que la plupart des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur les autoroutes de liaison, entre 90 et 120 km/h sur les autoroutes de dégagement et sur les routes nationales à 2 x 2 voies, et entre 80 et 100 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales.

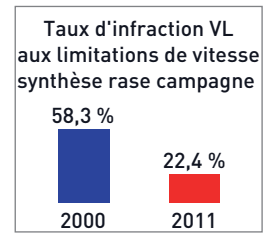
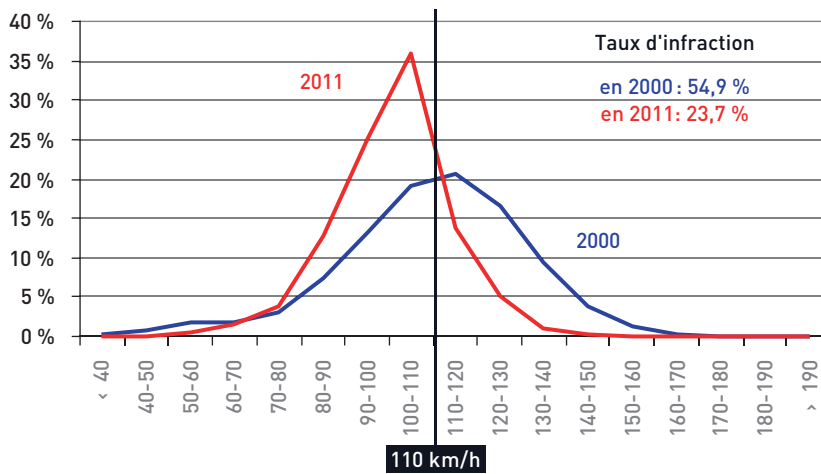
Les graphes suivants illustrent cette dispersion et donne l'évolution du taux d'infraction de 2000 à 2011 (données non corrigées).

↓ DISTRIBUTION DES VITESSES VL SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 130 KM/H

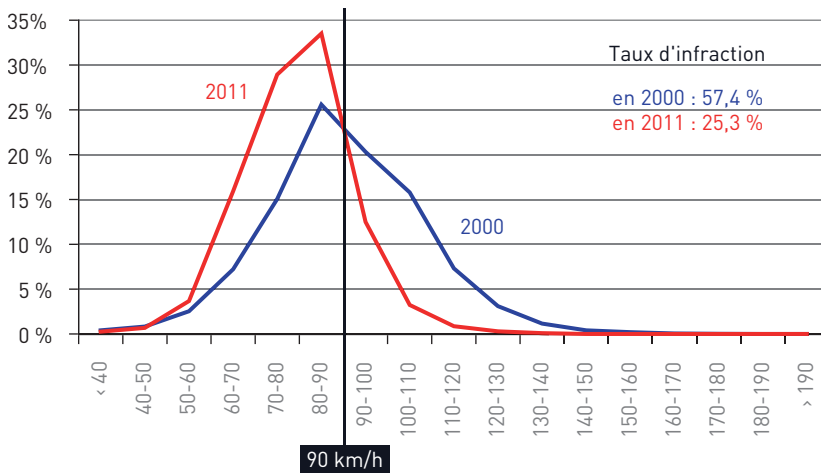


Source : ONISR – Observatoire des comportements.

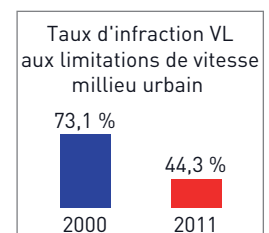
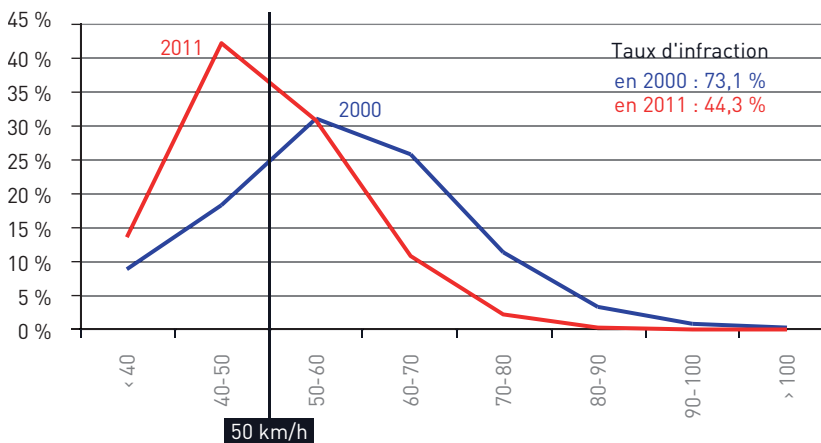
↓ DISTRIBUTION DES VITESSES VL SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 110 KM/H



↓ DISTRIBUTION DES VITESSES VL SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 90 KM/H



↓ DISTRIBUTION DES VITESSES VL SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 50 KM/H



Source : ONISR – Observatoire des comportements.

**Les vitesses pratiquées de nuit (22 h 00 – 3 h 00) par les voitures de tourisme**

2011 est marqué par un ajustement de la vitesse moyenne sur les routes nationales et départementales à grande circulation ainsi qu'un ajustement des dépassements de la vitesse limite et des dépassements de plus de 10 km/h.

Sur ce réseau routier, la vitesse moyenne pratiquée de nuit par les voitures de tourisme s'établit autour de 81 km/h (moyenne 2009 à 2011). La baisse observée depuis 2000 est de - 15 %. Pourtant cette vitesse moyenne est stable depuis 2007.

Depuis 2000, la plus forte baisse ressort sur les artères en agglomération avec - 24 % environ pour une vitesse moyenne de 45 km/h (moyenne 2009 à 2011) soit une réduction de - 15 km/h. À l'identique de l'ensemble des réseaux, cette vitesse moyenne n'évolue pas en comparaison à 2007.

Pour les autres réseaux, les tendances observées depuis 2000 sont identiques à celles des vitesses pratiquées par les automobilistes de jour. Les autoroutes sont les seuls réseaux à connaître de nouvelles baisses depuis 2007.

Enfin, il ressort qu'excepté sur les autoroutes de liaison (- 5 km/h) et dans les centres-villes (- 2 km/h), la vitesse est toujours plus élevée de nuit que de jour, notamment sur les autoroutes de dégagement et les entrées/sorties d'agglomérations (+ 6 km/h).

|   | 2000 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| <b>Autoroutes de liaison<sup>1</sup> (130 km/h)</b>   |      |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 121  | 115  | 114  | 113  | 112  | 108  |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 38   | 23   | 27   | 26   | 20   | 9    |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 25   | 10   | 14   | 13   | 7    | 3    |
| <b>Autoroutes de dégagement<sup>2</sup> (110 km/h)</b>  |      |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 117  | 115  | 114  | 112  | 112  | 107  |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 61   | 62   | 62   | 59   | 56   | 36   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 41   | 36   | 32   | 34   | 31   | 17   |
| <b>Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)</b>                                    |      |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 96   | 82   | 84   | 83   | 78   | 83   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 65   | 29   | 30   | 28   | 20   | 28   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 37   | 11   | 14   | 12   | 8    | 13   |
| <b>Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)</b>                                    |      |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 65   | 58   | 58   | 56   | 57   | 55   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 84   | 69   | 73   | 65   | 67   | 60   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 59   | 41   | 39   | 32   | 36   | 25   |
| <b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)</b>        |      |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 59   | 46   | 48   | 46   | 47   | 43   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 80   | 31   | 44   | 33   | 32   | 18   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 39   | 9    | 18   | 9    | 10   | 4    |
| <b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)</b> |      |      |      |      |      |      |
| Vitesse moyenne (km/h)  | 65   | 58   | 57   | 58   | 58   | 59   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite   | 84   | 77   | 71   | 75   | 74   | 77   |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h   | 57   | 37   | 33   | 38   | 37   | 40   |
| <sup>1</sup> Autoroutes généralement concédées.<br><sup>2</sup> Autoroutes généralement non concédées.        |      |      |      |      |      |      |

Source : ONISR –  
Observatoire  
des comportements.  
Les données 2011  
sont basées sur  
7 206 observations

**NB** : il n'y a pas de mesures la nuit sur les routes nationales à 2 × 2 voies ainsi que sur le réseau de routes départementales hors routes à grande circulation. Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008 et du premier quadrimestre 2011, les chiffres se rapportant aux années 2008 et 2011 ne concernent que huit mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

### Les vitesses pratiquées de jour (9 h 30 – 16 h 30) par les poids lourds

Les enquêtes spécialisées pour les relevés de vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit.

Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de plus de 3,5 tonnes depuis décembre 1992, les techniques de reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille.

Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées. Nous présentons dans ce paragraphe les résultats pour les poids lourds de plus de trois essieux, lesquels sont largement majoritaires sur le réseau autoroutier.

On retiendra que les vitesses pratiquées par les poids lourds ont baissé nettement en traversées d'agglomérations soit – 19 % (– 12 km/h) par rapport à 2000 pour une vitesse moyenne de 49 km/h (moyenne de 2009 à 2011). Depuis 2007, la baisse est plus réduite (– 5,1 %).

Pour les autres réseaux, les variations sont erratiques et insuffisamment marquées pour retenir des tendances de long et moyen terme.

#### ↓ VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE PLUS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

|   | 2000 | 2007 | 8 mois<br>2008 | 2009 | 2010 | 8 mois<br>2011 |
|---|------|------|----------------|------|------|----------------|
| Autoroutes de liaison <sup>1</sup>  | 88   | 91   | 91             | 90   | 90   | 87             |
| Autoroutes de dégagement <sup>2</sup>                                     | 83   | 89   | 90             | 89   | 88   | 86             |
| Routes nationales à 2 × 2 voies<br>avec chaussées séparées                | 88   | 85   | 84             | 86   | 86   | 82             |
| Routes nationales<br>et départementales<br>à grande circulation (90 km/h) | 79   | 77   | 76             | 79   | 79   | 76             |
| Traversées d'agglomérations<br>(– de 5 000 habitants) par RN              | 61   | 52   | 51             | 51   | 48   | 49             |

<sup>1</sup> Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.  
<sup>2</sup> Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Source : ONISR –  
Observatoire  
des comportements.

**NB** : le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008 et du premier quadrimestre 2011, les chiffres se rapportant aux années 2008 et 2011 ne concernent que huit mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.



## ↓ ANNÉE 2011 – RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE PLUS DE TROIS ESSIEUX

| Classes de vitesse (en km/h) | Autoroutes de liaison | Autoroutes de dégagement | Routes nationales à 2 × 2 voies | Routes nationales et départementales (90 km/h) | Traversées d'agglomérations par RN |
|------------------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------------|--|------------------------------------|
| < 40                         | 0 %                   | 0 %                      | 0 %                             | 0 %  | 18,1 %                             |
| 40-50                        | 0 %                   | 0 %                      | 0,1 %                           | 0,8 %  | 37,1 %                             |
| 50-60                        | 0 %                   | 0,2 %                    | 0,7 %                           | 6,3 %  | 32,5 %                             |
| 60-70                        | 0,9 %                 | 1,2 %                    | 1,3 %                           | 24,6 %   | 10,2 %                             |
| 70-80                        | 8,1 %                 | 12,9 %                   | 46,9 %                          | 39,5 %   | 2 %                                |
| 80-90                        | 77,2 %                | 73,4 %                   | 42,4 %                          | 27,3 %   | 0 %                                |
| 90-100                       | 11,9 %                | 10,1 %                   | 6,6 %                           | 1,3 %  | 0 %                                |
| 100-110                      | 0,9 %                 | 2,1 %                    | 1,5 %                           | 0 %  | 0 %                                |
| 110-120                      | 0,7 %                 | 0,2 %                    | 0,4 %                           | 0,2 %  | 0 %                                |
| > 120                        | 0,47 %                | 0 %                      | 0 %                             | 0 %  | 0 %                                |

Source : ONISR –  
Observatoire  
des comportements.

**Les vitesses pratiquées de jour (9 h 30 – 16 h 30) par les motocyclistes**

Pour cette catégorie de véhicules, seules les mesures effectuées de jour sont significatives même si, compte tenu du nombre réduit des observations (872 en 2011), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux.

Depuis 2000, les vitesses moyennes pratiquées par les motards enregistrent des baisses supérieures à – 10 % sur l'ensemble de réseaux hors autoroute de dégagement (– 8,5 %). Sur les autoroutes de liaison comme sur les routes nationales à 2 × 2 voies, les vitesses moyennes baissent de – 16 km/h (comparaison à la vitesse moyenne observée entre 2009 et 2011).

Depuis 2007, contrairement aux voitures de tourisme et aux poids lourds, les vitesses moyennes pratiquées par les motards poursuivent leur baisse (entre – 6,5 % et – 1 % selon les types de réseaux).

Excepté sur les autoroutes de liaison, les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont supérieures à celles pratiquées par les automobilistes. C'est ainsi que l'on observe une vitesse moyenne supérieure de + 5 km/h sur les autoroutes de dégagement pour les motos par rapport aux voitures de tourisme. Ce différentiel atteint + 4 km/h pour les motos sur les routes nationales à 2 × 2 voies, + 7 km/h sur le réseau de routes nationales et départementales à grande circulation et enfin + 6 km/h lors de la traversée des petites agglomérations par RN.

Par ailleurs, même si de notables progrès ont été accomplis depuis 2000 et 2007, les taux de dépassement des vitesses limites des motards sont nettement plus importants que ceux des automobilistes. Pour l'ensemble des réseaux, les écarts sont supérieurs à 10 points pour les dépassements des vitesses limites (31 % pour les voitures de tourisme de jour en moyenne de 2009 à 2011 contre 42 % pour les motocyclistes) et à 15 points pour ceux de plus de 10 km/h (10 % pour les voitures de tourisme de jour en moyenne de 2009 à 2011 contre 25 % pour les motocyclistes).

|  | 2000 | 2007 | 8 mois<br>2008 | 2009 | 2010 | 8 mois<br>2011 |
|--|------|------|----------------|------|------|----------------|
| <b>Autoroutes de liaison<sup>1</sup> (130 km/h)</b>  |      |      |                |      |      |                |
| Vitesse moyenne (km/h)   | 132  | 124  | 122            | 119  | 116  | 112            |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite  | 60   | 41   | 37             | 26   | 24   | 9              |
| <b>Autoroutes de dégagement<sup>2</sup> (110 km/h)</b>   |      |      |                |      |      |                |
| Vitesse moyenne (km/h)   | 118  | 114  | 112            | 110  | 108  | 106            |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite  | 63   | 54   | 52             | 43   | 41   | 32             |
| <b>Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)</b>                              |      |      |                |      |      |                |
| Vitesse moyenne (km/h)   | 121  | 106  | 104            | 106  | 104  | 105            |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite  | 65   | 32   | 30             | 35   | 31   | 28             |
| <b>Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)</b>                             |      |      |                |      |      |                |
| Vitesse moyenne (km/h)   | 99   | 96   | 93             | 89   | 90   | 87             |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite  | 73   | 51   | 50             | 40   | 50   | 35             |
| <b>Traversées d'agglomérations (- de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)</b>                             |      |      |                |      |      |                |
| Vitesse moyenne (km/h)   | 69   | 60   | 56             | 60   | 59   | 57             |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite  | 94   | 75   | 59             | 72   | 71   | 66             |
| <b>Ensemble</b>  |      |      |                |      |      |                |
| Vitesse moyenne (km/h)   | 96   | 92   | 90             | 86   | 87   | 85             |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite  | 69   | 52   | 47             | 45   | 43   | 39             |
| Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h  | 50   | 32   | 35             | 26   | 25   | 24             |
| <sup>1</sup> Autoroutes généralement concédées.<br><sup>2</sup> Autoroutes généralement non concédées. |      |      |                |      |      |                |

Source : ONISR – Observatoire des comportements. Les données 2011 sont basées sur 827 observations.

**NB** : le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008 et du premier quadrimestre 2011, les chiffres se rapportant aux années 2008 et 2011 ne concernent que huit mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

## Rappel de la réglementation sur les limitations de vitesse

### ↓ VÉHICULES DE MOINS DE 3,5 TONNES (MOTOS, VOITURES DE TOURISME ET UTILITAIRES LÉGERS)

|                                   | Hors intempéries | Pluie                | Visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard) | Dispositions spéciales             |  |
|-----------------------------------|------------------|----------------------|--|------------------------------------|--|
|                                   |                  |                      |  | Usage des pneus cramponnés 2008    | Elèves conducteurs et conducteurs novices (moins de 2 ans de permis, hors intempéries) |
| Autoroutes                        | 130 km/h         | 110 km/h             | 50 km/h  | Vitesse maximale limitée à 90 km/h | 110 km/h   |
| Routes à chaussées séparées       | 110 km/h         | 100 km/h             | 50 km/h  | Idem autoroutes                    | 100 km/h   |
| Autres routes hors agglomérations | 90 km/h          | 80 km/h              | 50 km/h  |                                    | 80 km/h  |
| Agglomérations                    |                  | 50 km/h <sup>1</sup> |  |                                    | 50 km/h  |

<sup>1</sup> Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

### ↓ VÉHICULES LOURDS

|                                   | Poids lourds  |   | Transports exceptionnels                                  | Transports de personnes   |   |  |
|-----------------------------------|---|---|---|---|---|--|
|                                   | 12 t et moins   | plus de 12 t                                      |   | 9 places au plus et 12 tonnes au plus                                   | Transports en commun > 9 places   |  |
|                                   |   |   |   |   | 10 tonnes au plus (droit commun)  | < 10 tonnes  |
| Autoroutes                        | 90 km/h   | 90 km/h   | 80 km/h   | 110 km/h  | 100 km/h  | 90 km/h (100 km/h pour les véhicules équipés d'un ABS) |
| Routes à caractère prioritaire    | 80 km/h (90 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central) | 80 km/h   | 60 km/h (70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS) | 80 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*) | 90 km/h (110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*) | 90 km/h  |
| Autres routes hors agglomérations | 80 km/h   | 80 km/h (60 km/h pour les ensembles de véhicules) | 60 km/h   | 80 km/h   | 90 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*) | 90 km/h  |
| Agglomérations                    |   |   |   | 50 km/h <sup>1</sup>  |   |  |

<sup>1</sup> Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

# Le téléphone au volant

**Conduire requiert une concentration permanente pour traiter et interpréter un grand nombre d'informations. Une seconde d'inattention peut avoir des conséquences dramatiques, notamment lorsque intervient à ce moment précis un événement de circulation non routinier, que le conducteur est censé détecter et interpréter avant d'y réagir de façon appropriée, le tout très rapidement. Encore faut-il que son attention soit intégralement disponible, et non pas mobilisée par ailleurs.**

Beaucoup d'accidents corporels ont pour origine un défaut d'attention du conducteur<sup>1</sup>. Les défauts d'attention susceptibles de dégrader la conduite automobile sont très variés. Il peut s'agir d'un manque d'attention à la tâche de conduite lié à la routine ou à la monotonie (le conducteur est passé en mode mental de « pilotage automatique »), d'une charge mentale exogène qui l'accapare (préoccupation personnelle plus ou moins lourde), d'une distraction banale (comme celle de converser avec un passager ou de régler un élément du tableau de bord), d'une distraction liée à la scène routière même (publicité spectaculaire, incident ou accident en train de se dérouler, etc.) ou enfin d'une distraction « technologique ». Par distraction « technologique », on entend l'emploi par le conducteur d'appareils ou de dispositifs, avec écrans et/ou claviers, qu'ils soient ou non installés à demeure dans le véhicule.

Selon les études, ce facteur défaut d'attention pourrait être présent dans 25 à 50 % des accidents corporels. Une étude INRETS de 2009 avait conclu que les problèmes attentionnels concernent 34,3 % des conducteurs impliqués dans les 1 107 accidents corporels étudiés.

L'apparition du téléphone portable et sa généralisation ont introduit une nouvelle source de distraction potentielle. Téléphoner au volant est une action qui mobilise la vue et les mains du conducteur, mais surtout capte son attention, lourdement mobilisée pour la conduite de la conversation avec un interlocuteur distant. L'usage par le conducteur d'un téléphone tenu en main est interdit depuis 2003.

Ce chapitre se propose d'estimer les enjeux en matière d'accidents en présence du facteur « téléphone portable », à partir de la mesure du taux d'utilisation du téléphone tenu en main. Cette mesure a été introduite en 2008 dans le cahier des charges de l'institut de sondage qui réalise les campagnes d'observation des comportements des usagers pour le compte de l'ONISR.

<sup>1</sup> De la vigilance à l'attention... Pierre Van Elslande et alii – INRETS 2009.

## PRÉSENTATION DES MESURES DE L'UTILISATION DU TÉLÉPHONE PORTABLE TENU EN MAIN AU VOLANT

Les mesures ont été réalisées par des enquêteurs situés au bord des routes sur 85 sites différents. Le nombre et le type de véhicules observés ainsi que les catégories de réseaux où se sont effectuées les observations figurent dans le tableau ci-dessous.

Ces mesures ont eu lieu au cours du troisième trimestre 2011, en semaine comme en week-end, entre 10 heures et 17 heures. La durée d'observation était de 25 minutes par site. Les véhicules observés sont des véhicules motorisés à quatre roues ou plus : véhicules légers, camionnettes, poids lourds, bus.

Les enquêteurs relèvent les informations suivantes :

- le conducteur a le téléphone tenu en main et à l'oreille<sup>1</sup>,
- le conducteur a le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille,
- le conducteur n'a rien de tout cela.

L'utilisation du téléphone portable avec un kit mains libres ne peut être mesurée dans ce cadre.

<sup>1</sup> On peut alors supposer qu'il n'est pas en cours de conversation, mais de manipulation : numérotation, écriture ou lecture de messages courts (SMS), consultation de services électroniques, etc.

**Détail des mesures**

## ↓ NOMBRE DE VÉHICULES OBSERVÉS SELON LA CATÉGORIE DE RÉSEAUX ET DE VÉHICULES

| Selon la catégorie de réseaux                           | Nombre        | Pourcentage |
|---|---------------|-------------|
| - autoroutes de dégagement                              | 3 246         | 15,4        |
| - autoroutes de liaison                                 | 3 331         | 15,8        |
| - routes nationales et départementales en rase campagne | 10 910        | 51,6        |
| - agglomération   | 3 641         | 17,2        |
| Selon le type de véhicules                              | Nombre        | Pourcentage |
| - véhicules légers                                      | 17 447        | 82,6        |
| - camionnettes  | 1 945         | 9,2         |
| - poids lourds  | 1 556         | 7,3         |
| - bus   | 148           | 0,7         |
| - divers  | 32            | 0,2         |
| <b>Ensemble des observations</b>                        | <b>21 128</b> | <b>100</b>  |

Source : ONISR –  
Observatoire  
des comportements.

**Résultats des mesures**

En 2011, pour l'ensemble des observations, la part de conducteurs observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille, en tenant compte de la répartition du trafic selon les différents réseaux, est de 1,7 % et celle des conducteurs avec le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille est de 0,3 % soit un total de 2 %. On peut observer que ces chiffres sont très proches de ceux relevés en 2010, qui étaient respectivement de 1,9 % et 0,4 % pour un total de 2,3 %. Il n'y a donc pas d'évolution notable par rapport à 2010.

Par ailleurs, on notera que 509 372 contraventions ont été dressées en 2011 contre 507 342 en 2010 (réf. Bilan 2011 du comportements des usagers – DMAT – 2011).

Le pourcentage le plus bas de téléphones tenus en main et à l'oreille (cas de conducteurs en cours de conversation téléphonique) concerne les véhicules de tourisme circulant en agglomération (1,2 %). Le plus élevé intéresse les conducteurs de poids lourds sur autoroute de liaison (8,1 %), loin devant les conducteurs de camionnettes en agglomération avec 3,8 %. Globalement, il ressort que ce sont les conducteurs professionnels qui se servent le plus du téléphone au volant.

En ce qui concerne les jours de la semaine, on constate globalement une utilisation légèrement plus fréquente en semaine qu'au cours des week-ends.

On peut également noter que ces observations ont été réalisées au cours de la journée entre 10 heures et 17 heures. De ce fait, le taux d'utilisation du téléphone tenu en main est peut-être légèrement sous-estimé puisque l'on peut penser que l'activité « téléphonique » est plus soutenue en début de matinée et de soirée même si d'autre part les conducteurs téléphonent moins au volant en pleine nuit si on fait l'hypothèse qu'il est plus difficile de trouver un interlocuteur à ce moment-là de la journée.

## ↓ TAUX D'UTILISATION SELON LA CATÉGORIE DE RÉSEAUX

| Catégories de réseaux                                   | % tenu en main et à l'oreille | % tenu en main mais pas à l'oreille | % rien de tout cela |
|---|-------------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| - autoroutes de dégagement                              | 1,4                           | 0,1                                 | 98,5                |
| - autoroutes de liaison                                 | 2,8                           | 0,4                                 | 96,8                |
| - routes nationales ou départementales en rase campagne | 1,6                           | 0,5                                 | 97,9                |
| - agglomération   | 1,2                           | 0,5                                 | 98,3                |
| Estimation du taux global*                              | 1,7                           | 0,3                                 | 98                  |

\* Ce taux est calculé en tenant compte de la répartition du trafic selon les différents types de réseaux.

## ↓ TAUX D'UTILISATION SELON LE TYPE DE VÉHICULES

| Catégories de véhicules | % tenu en main et à l'oreille | % tenu en main mais pas à l'oreille | % Rien de tout cela |
|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| Véhicules légers        | 1,7                           | 0,3                                 | 98                  |
| Camionnettes            | 3,3                           | 1,4                                 | 95,3                |
| Poids lourds            | 4,8                           | 1,5                                 | 93,7                |
| Bus*                    | NS                            | NS                                  | NS                  |

\* L'effectif des bus observés est trop faible pour être significatif.

## ↓ TAUX D'UTILISATION SELON LE TYPE DE JOURS

| Catégorie de véhicules | Week-end                              |   |                | Semaine                               |   |               |
|------------------------|---------------------------------------|---|----------------|---------------------------------------|---|---------------|
|                        | % avec combiné en main et à l'oreille | % avec combiné en main mais pas à l'oreille | Total week-end | % avec combiné en main et à l'oreille | % avec combiné en main mais pas à l'oreille | Total semaine |
| Véhicules légers       | 1,4                                   | 0,3   | 1,7            | 2                                     | 0,4   | 2,4           |
| Camionnettes           | 3,1                                   | 0,9   | 4              | 3,5                                   | 1,7   | 5,2           |
| Poids lourds           | 4,6                                   | 1,5   | 6,1            | 4,8                                   | 1,5   | 6,3           |

## ↓ TAUX D'UTILISATION SELON LE TYPE DE VÉHICULES ET LA CATÉGORIE DE RÉSEAUX

| Catégorie de réseaux                                  | Véhicules légers |                                       |   | Camionnettes |                                       |   | Poids lourds |                                       |   |
|---|------------------|---------------------------------------|---|--------------|---------------------------------------|---|--------------|---------------------------------------|---|
|   | Effectif         | % avec combiné en main et à l'oreille | % avec combiné en main mais pas à l'oreille | Effectif     | % avec combiné en main et à l'oreille | % avec combiné en main mais pas à l'oreille | Effectif     | % avec combiné en main et à l'oreille | % avec combiné en main mais pas à l'oreille |
| Autoroutes de dégagement                              | 2 726            | 1,4                                   | 0,1   | 231          | 4,3                                   | 0,4   | 256          | 1,6                                   | 0,4   |
| Autoroutes de liaison                                 | 2 391            | 2,8                                   | 0,4   | 358          | 4,5                                   | 2,8   | 577          | 8,1                                   | 2,4   |
| Routes nationales et départementales en rase campagne | 9 205            | 1,7                                   | 0,3   | 1 017        | 2,9                                   | 1   | 617          | 3,1                                   | 1,3   |
| Agglomération   | 3 125            | 1,2                                   | 0,5   | 339          | 2,7                                   | 2,1   | 106          | 3,8                                   | 0,9   |

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

### Estimation de l'accidentalité du téléphone portable au volant

La constitution de la connaissance de l'accidentalité dans le domaine du téléphone portable au volant remonte aux premières études du Canadien Donald Redelmeier (1997-1999) puis de l'Australienne Suzanne P. McEvoy (2006, etc.). L'attention des acteurs de la sécurité routière des pays développés s'est tournée vers le téléphone au volant dès le milieu des années 2000.

En France, une première étude de l'ONISR sur le téléphone portable au volant évaluait, sur la base de sondages déclaratifs, un enjeu de l'ordre de 7 à 8 % des accidents corporels pour le téléphone portable au volant avec le téléphone tenu en main ou avec un kit mains libres.

Depuis, l'ONISR mesure, depuis 2008, directement au bord des routes la part des conducteurs téléphonant au volant. La campagne de mesure pilote de 2008 avait permis de montrer qu'à un instant donné, 2 % des conducteurs conduisaient en tenant le téléphone en main. L'usage du kit mains libres n'avait pu alors être quantifié.

C'est pourquoi, fin 2009, après avoir mis en place un système durable d'observations annuelles, la DSCR a lancé une expertise collective de l'enjeu des distractions technologiques au volant, et tout particulièrement du téléphone mobile. Cette expertise a été pilotée conjointement par l'INSERM et l'INRETS selon une méthodologie éprouvée développée par l'INSERM. Il s'agit d'une méta-analyse qui fait le point des résultats de recherche publiés à travers le monde : analyse des convergences et de leurs évolutions ainsi que de leur pertinence par rapport au phénomène observé en France.

Les résultats de l'étude ont fait l'objet d'une communication en mars 2011 d'où il ressort les points suivants :

1. **Téléphoner accapare l'attention du conducteur** : au-delà de la mobilisation physique du conducteur (motrice et visuelle), téléphoner introduit une forte charge mentale supplémentaire et réduit gravement les ressources attentionnelles indispensables pour conduire. Converser au téléphone en conduisant provoque une perte d'attention à la route qui détermine l'essentiel du risque. C'est pourquoi le kit mains libres et le mobile ordinaire entraînent quasiment le même niveau de distraction.
2. **Téléphoner perturbe gravement l'activité de conduite** : le conducteur qui téléphone est tout juste capable d'assurer en parallèle les tâches de conduite routinières, comme s'il se mettait en « pilotage automatique ».
3. **Téléphoner augmente le risque d'accident sur la route** : le surrisque d'accident découlant d'une conversation téléphonique au volant est important puisque téléphoner en conduisant multiplie par trois les risques d'accident. La pratique du téléphone au volant étant extrêmement répandue (taux de prévalence<sup>2</sup> de 6 % en France en 2010), ce surrisque a un effet non négligeable sur l'accidentalité routière. En France, près d'un accident corporel de la route sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.
4. **Ceux qui téléphonent en conduisant ont très peu conscience du danger** : les conducteurs sous-estiment très largement le risque qu'ils prennent en téléphonant au volant. Parce que le kit mains libres n'est pas interdit, beaucoup s'imaginent que le danger réside dans la manipulation physique du téléphone, le fait même de le tenir en main, alors que la menace vient plutôt de la captation de son attention.
5. **Progressivement la téléphonie vocale recule au profit d'usages tactiles et visuels du téléphone** – échanges de SMS mais aussi consultation d'Internet et d'applications sur des terminaux type Smartphone – qui sollicitent encore davantage les capacités d'attention du conducteur. Ces pratiques émergentes provoquent des manipulations longues – maniement de claviers et d'écrans tactiles – associées à la lecture d'écrans qui mobilisent la vision et l'attention. Ces usages nouveaux, très présents dans la jeune génération qui accède au volant, constituent une source de danger montante.

<sup>2</sup> Taux de prévalence : en moyenne, c'est la proportion d'usagers dans la circulation qui, à un instant « t », utilisent le téléphone au volant. On considère ici ensemble l'emploi du portable ordinaire (illicite) et l'emploi du kit mains libres (licite) dont on estime qu'il représente actuellement en France plus de 60 % de l'utilisation du téléphone en conduisant.

# La ceinture de sécurité

**Ce chapitre présente les résultats des mesures du taux de port dans la circulation et fournit des éléments d'accidentalité.**

Les mesures de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs que pour les mesures de vitesse. En agglomération, les relevés sont effectués dans le centre-ville.

Ces enquêtes ne permettent cependant pas d'évaluer, dans de bonnes conditions, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière. Celles-ci font donc l'objet d'enquêtes spécifiques pratiquées aux barrières de péage en ce qui concerne les mesures sur autoroutes et aux feux tricolores pour les mesures en milieu urbain.

## MESURES DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DE JOUR AUX PLACES AVANT DES VOITURES DE TOURISME

En 2011, tous réseaux confondus, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme est égal à celui mesuré en 2010, soit 97,8 %.

En rase campagne (hors agglomération), le taux constaté en 2011 est stable par rapport à celui de 2010 soit 98,8 % contre 98,9 %.

En milieu urbain on constate en revanche une très légère amélioration avec, en 2011, un taux de port de 95,7 % contre 95,5 % en 2010.

### ↓ TAUX DE PORT GLOBAL

| Taux de port (en %)                 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Rase campagne (hors agglomérations) | 98,4 | 98,6 | 98,9 | 98,9 | 98,9 | 98,8 |
| Milieu urbain (agglomérations)      | 94,7 | 95,9 | 96,3 | 94,6 | 95,5 | 95,7 |
| Ensemble des réseaux                | 97,3 | 97,7 | 98   | 97,6 | 97,8 | 97,8 |

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité en agglomération reste ainsi de plus de trois points inférieur à celui en rase campagne. Il existe encore des marges de progrès, particulièrement dans certaines villes qui conservent des taux de non-port notables. Ainsi à Lyon, cela concerne près d'un conducteur sur dix.

### ↓ DÉTAIL HORS AGGLOMÉRATION

| Taux de port (en %)                                       | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Autoroutes de liaison                                     | 98,9 | 98,6 | 98,7 | 98,8 | 99,1 | 98,9 |
| Autoroutes de dégagement                                  | 98,9 | 99   | 99,1 | 98,9 | 99,1 | 98,8 |
| Routes nationales à 2 × 2 voies                           | 98,9 | 99,1 | 99,1 | 98,8 | 99,2 | 99   |
| Routes nationales et départementales à grande circulation | 98,2 | 98,6 | 98,8 | 99   | 98,8 | 98,6 |

Source : ONISR – Observatoire des comportements.



## ↓ DÉTAIL EN AGGLOMÉRATION

| Taux de port (en %)                              | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| Routes nationales en traversées d'agglomérations | 97,3 | 97,8 | 98,4 | 98,1 | 98,4 | 97,7 |
| Metz   | 97,9 | 96,5 | 98,2 | 98,3 | 98,9 | 98,3 |
| Lille  | 96,3 | 97,9 | 97,7 | 98,4 | 98,3 | 97,3 |
| Nantes   | 96,7 | 95,9 | 96,4 | 97,1 | 98,1 | 97,9 |
| Lyon   | 89,7 | 92,3 | 93,9 | 90,9 | 92,5 | 91,9 |
| Toulouse   | 90,3 | 91,7 | 90,8 | 94,5 | 89,1 | 93,6 |
| Avignon  | 90,6 | 90,7 | 91,1 | 94,9 | 97   | 97,2 |
| Ensemble grandes agglomérations de province      | 93,9 |      | 94,7 | 95,2 | 95,6 | 95,7 |
| Paris  | 97,3 |      | 98,7 | 94   | 96,7 | 95,8 |

Source : ONISR –  
Observatoire  
des comportements.

## MESURES DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DE JOUR AUX PLACES ARRIÈRE DES VOITURES DE TOURISME

Si les taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme se rapprochent désormais des 100 %, la règle est sensiblement moins bien respectée aux places à l'arrière pour lesquelles, certes, l'obligation est plus récente (1990).

À noter que ces mesures de port de ceinture à l'arrière sont beaucoup plus difficiles à réaliser. Les enquêteurs ne peuvent en effet effectuer leurs observations sur le terrain que lorsque les véhicules sont à l'arrêt ou se déplacent à très faible allure. C'est pourquoi les mesures en rase campagne sont effectuées exclusivement aux péages autoroutiers, et pour les mesures urbaines au niveau des feux tricolores ou des panneaux stop.

Le tableau ci-dessous présente les données recueillies depuis 2005 (année de début des enquêtes systématiques). Même si les taux relevés en 2011 sont en léger retrait par rapport à ceux de l'année précédente, on constate que près de 85 % des occupants des places à l'arrière bouclent désormais leur ceinture et que ce taux est voisin de 90 % pour les enfants depuis 2006. On peut observer, d'une part, les progrès réalisés depuis 2005 en rase campagne et, d'autre part, la relative stagnation du taux de port en milieu urbain. Les résultats 2011 marquent cependant, de manière globale, une sensible régression par rapport à ceux observés en 2010.

| Années | Milieu urbain  |                |                 | Rase campagne  |                |                 | Ensemble des réseaux |                |                 |
|--------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------------|----------------|-----------------|
|        | Adultes (en %) | Enfants (en %) | Ensemble (en %) | Adultes (en %) | Enfants (en %) | Ensemble (en %) | Adultes (en %)       | Enfants (en %) | Ensemble (en %) |
| 2005   | 65,7           | 85,1           | 75,7            | 73,2           | 81,6           | 77,8            | 69,8                 | 83             | 76,9            |
| 2006   | 69,4           | 86,2           | 77,8            | 79             | 90,3           | 85,2            | 75,1                 | 88,8           | 82,4            |
| 2007   | 69,9           | 87             | 77,8            | 81,4           | 89,4           | 86,1            | 76                   | 88,6           | 82,8            |
| 2008   | 72,8           | 88,4           | 79,5            | 80,2           | 91,5           | 86,7            | 77,5                 | 90,8           | 84,5            |
| 2009   | 69,3           | 90,2           | 78,1            | 84,3           | 91             | 88,3            | 78                   | 90,6           | 84,9            |
| 2010   | 69,1           | 90,2           | 78,3            | 83,9           | 92,5           | 88,7            | 78,1                 | 91,9           | 85,2            |
| 2011   | 69,7           | 87,4           | 76,8            | 84,7           | 89,3           | 87,1            | 79,7                 | 88,9           | 84,1            |

Le sondage 2011 porte sur 5 999 passagers arrière.

Source : ONISR –  
Observatoire  
des comportements.

## LE NON-PORT DE LA CEINTURE DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

153

### Taux de port de la ceinture dans les véhicules légers impliqués dans des accidents

Lorsqu'un accident corporel se produit, les forces de l'ordre constatent sur place l'existence ou non des équipements de sécurité des véhicules impliqués et leur utilisation ou non par les différents usagers. Ainsi ils constatent si les usagers des véhicules portaient la ceinture de sécurité ou non.

Cette reconstitution de la situation avant l'accident n'est pas toujours aisée ; elle se fait en fonction d'indices plus ou moins fiables après l'accident (indices factuels, témoignage des survivants, etc.). Cela explique pourquoi le pourcentage d'indéterminés du port de la ceinture de sécurité lors d'accidents corporels est très important dans le fichier BAAC : 12,9 % pour l'ensemble des impliqués en 2011.

De plus, dans la mesure où le non-port de la ceinture est une infraction et peut avoir des conséquences en termes d'assurance, le témoignage des impliqués peut conduire à surestimer le taux de port.

Dans le tableau ci-dessous, les taux de port de la ceinture de sécurité sont déterminés à partir des accidents où le taux de port est connu. Le nombre de victimes a été calculé par extrapolation en considérant que le port de la ceinture de sécurité s'applique aux usagers dont le port de la ceinture est indéterminé à l'identique de ceux dont le port de la ceinture est connu.

Elle donne le résultat suivant pour 2011 : sur les 2 062 personnes tuées dans des voitures de tourisme, un usager sur cinq au moins n'était pas ceinturé (ici on extrapole le taux de 77,4 % de port de la ceinture qui est en fait calculé hors les 9,8 % d'indéterminés). Pour les blessés, le taux de port est plus important puisqu'il passe à 93,8 % pour les blessés hospitalisés et à 97,8 % pour les blessés légers.

Les chances de survie d'un conducteur lors d'un accident corporel sont nettement plus importantes lorsqu'il est ceinturé. Seuls 1,9 % des conducteurs ceinturés impliqués dans un accident sont décédés, contre 27,2 % des conducteurs non ceinturés. Il en est de même pour l'ensemble des occupants, conducteurs et passagers : 2 % des occupants ceinturés décèdent contre 22,3 % des non-ceinturés.

**Les résultats**

↓ ANNÉE 2011 - USAGERS DE VÉHICULES DE TOURISME IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS EN FONCTION DU PORT DE LA CEINTURE ET DE LA GRAVITÉ DES ATTEINTES CORPORELLES

|                                    |   | Personnes tuées | Impliqués non tués | Blessés hospitalisés | Blessés légers |
|------------------------------------|---|-----------------|--------------------|----------------------|----------------|
| Conducteurs                        | Ensemble                                | 1 495           | 63 780             | 8 105                | 15 386         |
|                                    | Taux de port de la ceinture de sécurité | 78,1 %          | 98,6 %             | 95 %                 | 98,6 %         |
|                                    | Taux d'indéterminé                      | 8,8 %           | 13,6 %             | 9,7 %                | 11,7 %         |
| Passagers                          | Ensemble                                | 567             | 17 398             | 4 031                | 7 451          |
|                                    | Taux de port de la ceinture de sécurité | 75,4 %          | 95,7 %             | 91,2 %               | 96,1 %         |
|                                    | Taux d'indéterminé                      | 12,5 %          | 10,8 %             | 9,6 %                | 11,4 %         |
| - dont passagers avant             | Ensemble                                | 335             | 10 468             | 2 457                | 4 526          |
|                                    | Taux de port de la ceinture de sécurité | 83,5 %          | 97,8 %             | 95,6 %               | 98,1 %         |
|                                    | Taux d'indéterminé                      | 11,3 %          | 10,6 %             | 8,6 %                | 10,9 %         |
| - dont passagers arrière           | Ensemble                                | 232             | 6 930              | 1 574                | 2 925          |
|                                    | Taux de port de la ceinture de sécurité | 63,3 %          | 92,5 %             | 84,1 %               | 92,9 %         |
|                                    | Taux d'indéterminé                      | 14,2 %          | 11 %               | 11,2 %               | 12,1 %         |
| Ensemble (conducteurs + passagers) | Ensemble                                | 2 062           | 81 178             | 12 136               | 22 837         |
|                                    | Taux de port de la ceinture de sécurité | 77,4 %          | 97,9 %             | 93,8 %               | 97,8 %         |
|                                    | Taux d'indéterminé                      | 9,8 %           | 13 %               | 9,6 %                | 11,6 %         |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 2010 et 2011, le taux de port de la ceinture des impliqués dans un accident (tués et non tués) est resté pratiquement stable (97,4% en 2010 et en 2011).

Selon la place de l'usager, les taux de port ne sont pas les mêmes : ainsi, seulement 91,6% des passagers assis à l'arrière impliqués dans un accident portaient leur ceinture contre 97,4% pour les passagers avant. On note de même que plus le taux de port diminue, plus la gravité des blessures augmente.

## L'EFFICACITÉ CONJUGUÉE DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ ASSOCIÉ À L'EFFET DES AIRBAGS

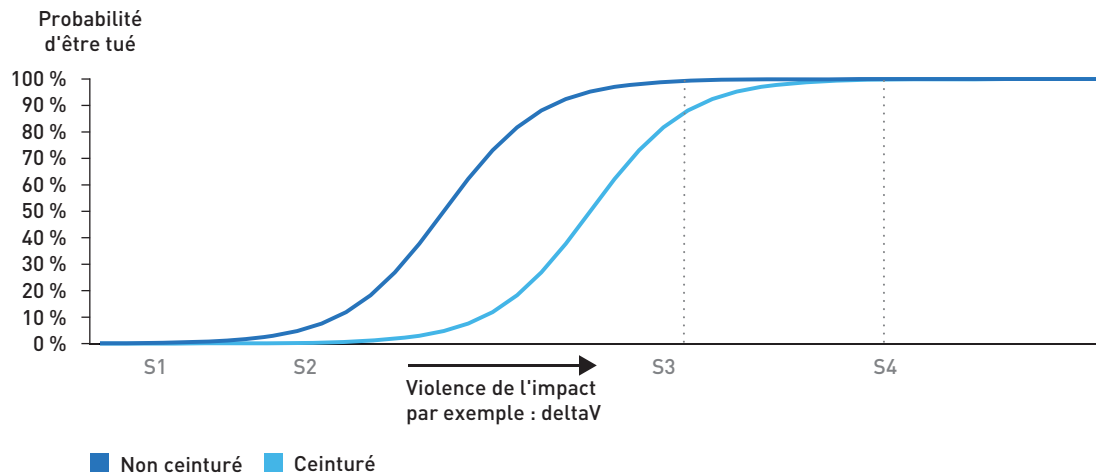
La ceinture de sécurité ne peut évidemment pas être efficace à 100 %. C'est pourquoi il y a encore des victimes tuées malgré le port de la ceinture de sécurité et l'équipement en airbags des véhicules. Le type de collision et la vitesse de choc en sont la raison. Ainsi, la ceinture est moins efficace dans une collision latérale. Son efficacité se réduit également à mesure que la vitesse de choc est importante et selon les qualités d'absorption de l'énergie de choc du véhicule.

La relation entre vitesse et efficacité de la ceinture de sécurité a été démontrée par un certain nombre d'études internationales. Quel que soit le type d'accident, la probabilité de mourir croît avec la sévérité du choc, celle-ci pouvant être estimée par le delta V, la vitesse relative de choc.

D'après le graphique ci-dessous, si tous les accidents se produisent avec une violence d'impact inférieure à S1, les probabilités d'être tué sont nulles et le dispositif de retenue inutile. Entre S1 et S4, le dispositif est utile car les probabilités d'être tué sont différentes suivant que l'usager a mis sa ceinture de sécurité ou non. Au-dessus de S4, les probabilités d'être tué étant égales et maximales, la ceinture de sécurité ne protège plus véritablement.

L'étude de Leonard Evans de 1986<sup>3</sup> aboutit à une efficacité globale moyenne de la ceinture de sécurité de 42 %. Depuis, l'équipement des véhicules en airbag modifie l'efficacité globale. L'étude de la base de données américaine « Fatality Analysis Reporting System » (FARS) de 2002 donne une efficacité conjuguée ceinture + airbag de l'ordre de 68 %. Une étude plus récente du LAB (le Laboratoire d'accidentologie, de Biomécanique et d'étude du comportement humain) donne des efficacités de l'ordre de 50 %. La plus-value des airbags serait donc de l'ordre de 10 %.

↓ PROBABILITÉ D'ÊTRE TUÉ DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LA VIOLENCE DU CHOC



Source : EVANS.

**Estimation du nombre de vies épargnables**

Avant de calculer le nombre de vies épargnables si tous les usagers portaient la ceinture de sécurité, il convient d'incorporer les accidents au port de ceinture indéterminé. Leur répartition de façon proportionnelle aux usagers dont le port est connu aboutirait, tous calculs faits (par la méthode de l'odds-ratio) à une efficacité de la ceinture de plus de 90 %, ce qui est incompatible avec les valeurs communément admises en la matière, et notamment avec les résultats de l'étude LAB précitée.

En effet, cette étude conclut, en comparant pour plus de 1 500 occupants les véritables taux de port lors de l'analyse approfondie des accidents de voiture avec le codage à chaud des forces de l'ordre, que les vrais taux de port sont de l'ordre de 10 points inférieurs pour les tués et de 15 points inférieurs pour les impliqués non tués.

On utilisera le résultat de cette étude plutôt que celui issu de la méthode de l'odds-ratio pour déterminer les taux de port de la ceinture:

- parmi les tués :  
77,4 % - 10 points = 67,4 % ;
- parmi les impliqués non tués:  
97,9 % - 15 points = 82,9 %.

<sup>3</sup> « The effectiveness of safety belts in preventing fatalities ». In : Accident Analysis and Prevention, vol. 18, p. 229-241.

Après ce redressement, la répartition obtenue est la suivante :

↓ ANNÉE 2011 – USAGERS DE VOITURES DE TOURISME TUÉS ET NON TUÉS EN FONCTION DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

|                                    | Tués         | Non tués      | Ensemble      |
|------------------------------------|--------------|---------------|---------------|
| Ceinturés                          | 1 390        | 67 297        | 68 686        |
| Non ceinturés                      | 672          | 13 881        | 14 554        |
| Taux de port de la ceinture (en %) | 67,4 %       | 82,9 %        | 82,5 %        |
| <b>Total</b>                       | <b>2 062</b> | <b>81 178</b> | <b>83 240</b> |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

En suivant l'hypothèse, annoncée plus haut, que la ceinture n'est efficace que dans un cas sur deux, on peut faire l'hypothèse qu'en 2011, 336 vies auraient pu être épargnées (la moitié des 672 personnes tuées non ceinturées) si le port de la ceinture avait été de 100 % (soit 8,5 % du nombre total de personnes tuées sur les routes).

La répartition selon la place occupée serait : environ 73 % de conducteurs, 16 % de passagers assis à l'avant et 11 % de passagers assis à l'arrière.

# Les interdistances

**Plus de 5 % des accidents corporels sont des collisions par l'arrière ou en chaîne. Ils sont le plus souvent directement liés à une distance de sécurité insuffisante. Ils provoquent le décès de plus de 200 personnes par an (voir chapitre sur « la répartition du nombre d'accidents corporels et des personnes tuées selon le type de d'accident »).**

L'article R 412-12 du Code de la route (le premier article du décret du 23 novembre 2001 relatif aux distances de sécurité entre les véhicules) stipule que lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

Afin d'évaluer le respect de cette mesure par les conducteurs et son évolution dans le temps, l'Observatoire procède depuis 2002 à des mesures du temps intervéhiculaire dont la méthodologie est présentée en annexe.

**Avertissement:**

**Les résultats présentés dans ce chapitre correspondent aux données mesurées en 2010. Il s'agit d'une reprise du chapitre paru dans l'édition 2010. En effet, du fait du faible taux de détection des cinémomètres utilisés pour les mesures, les résultats 2011 ne sont pas significatifs et n'ont pas été publiés.**

## ANALYSE DES RÉSULTATS 2010

### Évolution du temps intervéhiculaire

Ce sont 197 454 observations sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées en 2010.

Elles font état de 55 808 valeurs de temps intervéhiculaires inférieures à deux secondes, soit, avant ajustement par les données trafic, un taux de 28,3 %.

Ainsi, un peu moins d'un conducteur sur trois ne respecte pas la distance de sécurité réglementaire. Ce taux ne connaît qu'une très faible évolution favorable au fil des années.

L'évolution de ce taux depuis les premières mesures est consignée dans le tableau ci-dessous :

| 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007 | 2008   | 2009   | 2010   |
|--------|--------|--------|--------|--------|------|--------|--------|--------|
| 30,3 % | 28,2 % | 28,8 % | 28,7 % | 28,2 % | 29 % | 28,6 % | 28,3 % | 28,3 % |

Si on applique à ces résultats bruts une pondération représentative de la part de trafic sur les différents réseaux, on obtient un taux pondéré de 24,6 % en 2010, en léger retrait par rapport au taux relevé en 2009 (24,3 %).

Par ailleurs, parmi les conducteurs ne respectant pas les temps intervéhiculaires en 2010, 4,9 % ne laissent qu'une seconde ou moins avec le véhicule qui les précède.

La distance de sécurité est d'autant plus importante à respecter que le trafic est dense et sa vitesse élevée. Par convention, on a défini le trafic dense comme étant un trafic où les temps intervéhiculaires sont inférieurs à quatre secondes. Deux indicateurs supplémentaires ont donc été définis. Ils représentent la proportion de temps intervéhiculaires courts, dans un contexte de circulation dense ou en peloton :

– proportion de temps intervéhiculaires courts, inférieurs à deux secondes, hors circulation clairsemée = nombre de TIV inférieurs à deux secondes sur les TIV inférieurs à quatre secondes ;

– proportion de temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à une seconde, hors circulation clairsemée = nombre de TIV < à une seconde sur les TIV < à quatre secondes.

Dans ces conditions de circulation dense, ce sont plus de la moitié des conducteurs qui ne respecteraient pas les distances de sécurité réglementaire.

Le tableau ci-dessous fait état de l'évolution des valeurs relevées pour ces quatre indicateurs depuis 2002 (l'année 2002 est réduite au second semestre et l'année 2008 aux huit premiers mois) :

|                              | Ensemble de la circulation |                 | Circulation dense <sup>(1)</sup> |                 |
|------------------------------|----------------------------|-----------------|----------------------------------|-----------------|
|                              | TIV < 2 secondes           | TIV < 1 seconde | TIV < 2 secondes                 | TIV < 1 seconde |
| 2 <sup>e</sup> semestre 2002 | 25,6 %                     | 7,1 %           | 59,1 %                           | 17,5 %          |
| 2003                         | 24,5 %                     | 5,7 %           | 57,8 %                           | 14,1 %          |
| 2004                         | 24,1 %                     | 5 %             | 56,2 %                           | 12,1 %          |
| 2005                         | 24,7 %                     | 5,1 %           | 56,1 %                           | 12 %            |
| 2006                         | 24,8 %                     | 5,1 %           | 56,4 %                           | 12,1 %          |
| 2007                         | 24,6 %                     | 4,7 %           | 55,7 %                           | 11 %            |
| 8 premiers mois 2008         | 24,4 %                     | 4,7 %           | 56,4 %                           | 11,4 %          |
| 2009                         | 24,3 %                     | 4,4 %           | 55,3 %                           | 10,2 %          |
| 2010                         | 24,6 %                     | 4,9 %           | 56,4 %                           | 11,4 %          |

<sup>1</sup> Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.

Source : ONISR –  
Observatoire  
des comportements.

### Le temps intervéhiculaire en fonction du type de réseau

Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours de l'année 2010 en fonction du type de réseau.

On constate, comme les années précédentes, que c'est sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires courts est la plus élevée.

Par contre, la proportion des temps intervéhiculaires très courts la plus élevée, notamment en situation de trafic dense, est constatée sur les routes nationales et départementales

| Réseaux  | Ensemble de la circulation |                 | Proportion de trafic dense <sup>(1)</sup> | Circulation dense         |                         |
|--|----------------------------|-----------------|---|---------------------------|-------------------------|
|  | TIV < 2 secondes           | TIV < 1 seconde |   | TIV < 2 secondes          | TIV < 1 seconde         |
| Autoroutes de liaison                            | 29,9 %                     | 6 %             | 56,7 %                                    | 52,7 %                    | 10,6 %                  |
| Autoroutes de dégagement                         | 36,6 %                     | 6,7 %           | 65,8 %                                    | 55,7 %                    | 10,1 %                  |
| Routes nationales à 2 x 2 voies                  | 24,2 %                     | 6,6 %           | 49,8 %                                    | 48,6 %                    | 13,3 %                  |
| Routes nationales à 2 ou 3 voies                 | 28,1 %                     | 6,5 %           | 46,4 %                                    | 60,4 %                    | 14 %                    |
| Routes départementales                           | 21,3 %                     | 5,3 %           | 33,9 %                                    | 62,7 %                    | 15,5 %                  |
| Routes nationales en traversées d'agglomérations | 20,4 %                     | 2,2 %           | 42,2 %                                    | 48,3 %                    | 5,1 %                   |
| Artères en agglomérations                        | 23 %                       | 1,4 %           | 46,8 %                                    | 49,2 %                    | 3 %                     |
| Entrées/sorties d'agglomérations                 | 23,6 %                     | 2,7 %           | 43,6 %                                    | 54 %                      | 6,3 %                   |
| <b>Total</b>                                     | <b>24,6 %</b>              | <b>4,9 %</b>    | <b>44 %</b>                               | <b>51,3 %<sup>2</sup></b> | <b>12 %<sup>2</sup></b> |

<sup>1</sup> Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Les nombres en gras correspondent aux nombres les plus élevés.

<sup>2</sup> Les chiffres sont pondérés en tenant compte du trafic par réseau et de la proportion de trafic dense correspondante.

Source : ONISR –  
Observatoire  
des comportements.





**PARTIE 6 #**

# **DONNÉES DÉTAILLÉES DE L'ACCIDENTALITÉ**

# Les accidents et les usagers

## Selon les modes de déplacement

### DONNÉES GÉNÉRALES D'ACCIDENTALITÉ TOUS TYPES D'USAGERS

#### Les accidents corporels

Concernant les accidents corporels, la baisse globale entre 2011 et 2000 est de -46 % soit -56 199 accidents.

L'évolution de 2011 est de -3,4 % par rapport à 2010 soit -2 264 accidents corporels de moins.

Par référence à 2000, les accidents corporels impliquant un véhicule de tourisme diminuent le plus fortement (-52 %), suivis de ceux impliquant un poids lourd (-50 %). Puis viennent en troisième position ceux impliquant un cyclomoteur (-47 %) suivi de ceux impliquant un transport en commun (-37 %) et de ceux impliquant un piéton (35 %). Les motocyclettes enregistrent la variation la plus faible avec -19 %.

Par rapport à 2010, la plus forte baisse des accidents corporels enregistrée en 2011 concernent les accidents impliquant un cyclomoteur (-9,3 %), puis ceux impliquant un poids lourd (-4,2 %) et un véhicule de tourisme (-4 %). Les accidents avec au moins un piéton diminuent de -1 % seulement. Ceux impliquant un cycliste sont en hausse de +7,2 ainsi que ceux impliquant une motocyclette (+2,3 %).

#### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année                 | Piétons      | Vélos        | Cyclos         | Motos        | VT           | VU             | PL             | TC           | Ensemble       |
|-----------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|
| 2000                  | 18 475       | 6 335        | 19 557         | 19 448       | 105 006      | 5 533          | 6 291          | 1 734        | 121 223        |
| 2001                  | 17 604       | 5 617        | 18 517         | 19 515       | 100 767      | 5 420          | 6 039          | 1 693        | 116 745        |
| 2002                  | 16 170       | 4 906        | 16 488         | 17 967       | 91 014       | 4 655          | 5 333          | 1 626        | 105 470        |
| 2003                  | 14 293       | 5 161        | 15 913         | 16 144       | 76 446       | 4 259          | 4 472          | 1 396        | 90 220         |
| 2004                  | 13 913       | 4 777        | 15 367         | 15 950       | 71 962       | 4 035          | 4 212          | 1 282        | 85 390         |
| 2005                  | 13 664       | 4 883        | 13 559         | 18 293       | 70 558       | 3 528          | 4 410          | 1 302        | 84 525         |
| 2006                  | 13 424       | 4 835        | 14 125         | 17 178       | 64 560       | 5 848          | 4 813          | 1 246        | 80 309         |
| 2007                  | 13 407       | 4 954        | 15 240         | 18 088       | 64 606       | 6 378          | 4 216          | 1 202        | 81 272         |
| 2008                  | 12 757       | 4 677        | 14 318         | 16 870       | 58 467       | 5 894          | 3 812          | 1 210        | 74 487         |
| 2009                  | 12 477       | 4 697        | 13 142         | 16 692       | 56 747       | 5 762          | 3 270          | 1 218        | 72 315         |
| 2010                  | 12 095       | 4 260        | 11 368         | 15 414       | 53 021       | 5 574          | 3 292          | 1 063        | 67 288         |
| 2011                  | 11 976       | 4 567        | 10 306         | 15 772       | 50 921       | 5 512          | 3 155          | 1 099        | 65 024         |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 1 %</b> | <b>7,2 %</b> | <b>- 9,3 %</b> | <b>2,3 %</b> | <b>- 4 %</b> | <b>- 1,1 %</b> | <b>- 4,2 %</b> | <b>3,4 %</b> | <b>- 3,4 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

#### La mortalité

Concernant les personnes tuées, la baisse est de -52 % soit une différence de 4 207 personnes tuées entre 2000 à 2011. Il y a eu 29 personnes tuées en moins sur les routes entre 2010 et 2011 soit une baisse de -0,7 %.

Ce sont les usagers des véhicules de tourisme qui connaissent la plus forte baisse du nombre de personnes tuées avec 55 tuées en moins par rapport à 2010 (-2,6 %), suivis des cyclomotoristes avec 28 tués en moins (-11,3 %).

À contrario, le nombre des motocyclistes tués connaît une augmentation +8 % (soit +56 motocyclistes tués en 2011) ainsi que celui des piétons (+7 % avec 34 piétons tués en plus).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année                 | Piétons    | Vélos          | Cyclos          | Motos      | VT             | VU             | PL           | TC             | Autres          | Total          |
|-----------------------|------------|----------------|-----------------|------------|----------------|----------------|--------------|----------------|-----------------|----------------|
| 2000                  | 848        | 273            | 461             | 947        | 5 351          | 80             | 124          | 20             | 66              | 8 170          |
| 2001                  | 832        | 259            | 455             | 1 081      | 5 343          | 80             | 144          | 14             | 45              | 8 253          |
| 2002                  | 876        | 226            | 391             | 1 040      | 4 920          | 81             | 134          | 11             | 64              | 7 742          |
| 2003                  | 633        | 203            | 398             | 869        | 3 721          | 80             | 114          | 47             | 61              | 6 126          |
| 2004                  | 588        | 179            | 343             | 870        | 3 406          | 62             | 86           | 21             | 38              | 5 593          |
| 2005                  | 635        | 180            | 356             | 881        | 3 065          | 56             | 90           | 14             | 41              | 5 318          |
| 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          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>7 %</b> | <b>- 4,1 %</b> | <b>- 11,3 %</b> | <b>8 %</b> | <b>- 2,6 %</b> | <b>- 8,2 %</b> | <b>3,1 %</b> | <b>- 100 %</b> | <b>- 21,1 %</b> | <b>- 0,7 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

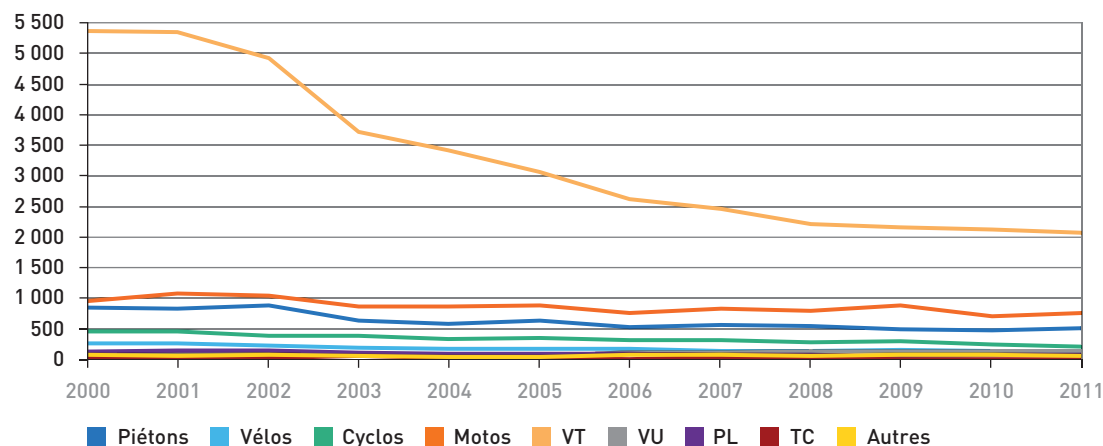
Sur le long terme, c'est la catégorie des usagers des voitures de tourisme (52 % des personnes tuées en 2011) qui bénéficie le mieux des effets de la politique de sécurité routière avec une réduction spectaculaire du nombre de personnes tuées de - 61 % en comparaison à 2000. Cette baisse a été particulièrement nette entre 2002 et 2003 (- 24 %), année marquée par le déploiement du contrôle automatisé des vitesses. Depuis, cette baisse est plus progressive (- 41 % entre 2003 et 2009) et moins marquée ces dernières années (- 6,4 % entre 2009 et 2011).

En 2011, par rapport à 2010, pour cette catégorie, la baisse du nombre des personnes tuées est limitée (- 2,6 %).

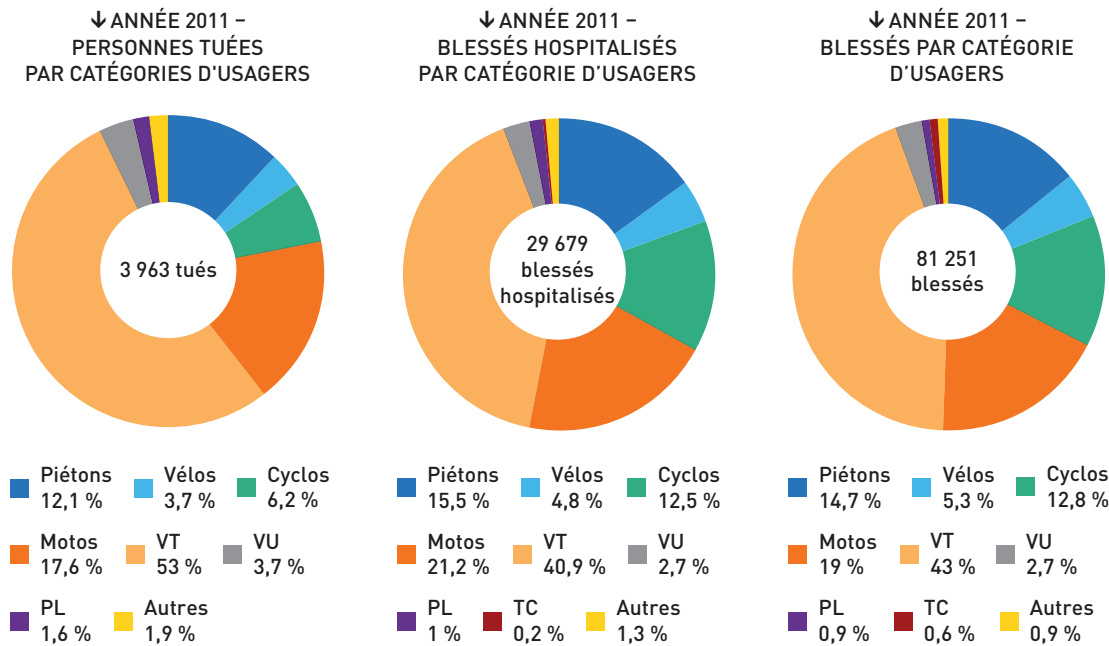
La catégorie des cyclomotoristes (5,6 % des personnes tuées en 2011) est la deuxième catégorie d'usagers après celles des automobilistes connaissant une baisse supérieure à 50 % de la mortalité depuis 2000 (- 52 %). Cette baisse s'est poursuivie en 2011 (- 11 %). Cette forte tendance est à mettre en relation avec le déclin de ce mode de déplacement.

Les piétons (13 % des personnes tuées en 2011) sont une catégorie d'usagers qui bénéficie moins fortement de la réduction de la mortalité sur les routes avec une baisse de - 39 % du nombre des personnes tuées depuis 2000. En 2011, cette tendance quasi continue s'inverse avec une hausse inquiétante de + 7 % par rapport à 2010.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La catégorie des cyclistes (3,6 % des personnes tuées en 2011) a bénéficié d'une baisse de - 48 % du nombre de personnes tuées depuis 2000 et connaît une baisse du nombre de tués de - 4,1 % par rapport à 2010, revenant ainsi à son niveau de 2007 avec 141 tués.

La catégorie des motocyclistes (19 % des personnes tuées en 2011) est la catégorie d'usagers qui enregistre en 2011 la plus forte augmentation du nombre de tués par rapport à 2010 avec une hausse de 8 %. Depuis 2000, la tendance est à la baisse avec une diminution de - 20 % du nombre de tués, mais cette diminution depuis dix ans est bien plus faible que celle des automobilistes (- 61 %). Elle connaît de fortes variations annuelles en partie expliquée par les conditions météorologiques.

Les usagers des véhicules utilitaires (3,4 % des personnes tuées en 2011) connaissent une baisse de leur mortalité par rapport à 2010 avec une diminution de - 8,2 %. Depuis 2006, date effective de la continuité des enregistrements du BAAC pour cette catégorie d'usagers, le nombre de personnes tuées est en augmentation de 12 %, soit 54 tués.

Les usagers de poids lourds (1,7 % des personnes tuées en 2011) enregistrent une hausse de + 3,1 % de leur mortalité par rapport à 2010. Le nombre d'usagers de poids lourds est en diminution de - 46 % depuis 2000, soit - 57 personnes tuées. La variation annuelle de la mortalité des usagers de poids lourds est fortement corrélée avec celle de l'activité économique. Par ailleurs, si la mortalité des usagers de poids lourds est faible, elle masque la mortalité des accidents impliquant un poids lourd. En 2011, pour un chauffeur de poids lourd tué, on comptait 8 personnes tuées par le choc avec un poids lourd.

Élément remarquable, il n'y a eu aucun tué en 2011 dans les véhicules de transport en commun que ce soit un autobus ou un autocar et une baisse sensible du nombre de blessés hospitalisés est constatée (- 27,3 % par rapport à 2010).

L'accidentalité des voiturettes n'est pas analysée dans ce bilan. Les données agrégées (voiturettes et tricycles) les concernant sont à consulter dans l'annexe « Autres données chiffrées sur les accidents corporels de la circulation ».

**Les personnes blessées**

En 2011, 41 % des blessés hospitalisés sont des usagers des voitures de tourisme, 20 % des usagers motocyclistes et 14 % des usagers cyclomotoristes et 15 % sont des piétons. Les parts des blessés pour chacune des catégories sont semblables à celles des blessés hospitalisés.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année                 | Piétons     | Vélos       | Cyclos        | Motos       | VT            | VU             | PL             | TC             | Autres      | Total         |
|-----------------------|-------------|-------------|---------------|-------------|---------------|----------------|----------------|----------------|-------------|---------------|
| 2000                  | ND          | ND          | ND            | ND          | ND            | ND             | ND             | ND             | ND          | ND            |
| 2001                  | ND          | ND          | ND            | ND          | ND            | ND             | ND             | ND             | ND          | ND            |
| 2002                  | ND          | ND          | ND            | ND          | ND            | ND             | ND             | ND             | ND          | ND            |
| 2003                  | ND          | ND          | ND            | ND          | ND            | ND             | ND             | ND             | ND          | ND            |
| 2004                  | ND          | ND          | ND            | ND          | ND            | ND             | ND             | ND             | ND          | ND            |
| 2005                  | 5 708       | 1 667       | 5 433         | 7 386       | 18 298        | 379            | 454            | 170            | 316         | 39 811        |
| 2006                  | 5 523       | 1 745       | 5 888         | 6 928       | 18 084        | 1 052          | 726            | 263            | 453         | 40 662        |
| 2007                  | 5 310       | 1 614       | 5 930         | 7 171       | 16 486        | 981            | 460            | 160            | 503         | 38 615        |
| 2008                  | 5 039       | 1 559       | 5 391         | 6 873       | 14 127        | 981            | 399            | 173            | 423         | 34 965        |
| 2009                  | 4 789       | 1 554       | 4 829         | 6 742       | 13 593        | 894            | 405            | 101            | 416         | 33 323        |
| 2010                  | 4 584       | 1 361       | 4 100         | 6 123       | 12 454        | 921            | 363            | 77             | 410         | 30 393        |
| 2011                  | 4 593       | 1 418       | 3 710         | 6 279       | 12 136        | 807            | 303            | 56             | 377         | 29 679        |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>0,2%</b> | <b>4,2%</b> | <b>- 9,5%</b> | <b>2,5%</b> | <b>- 2,6%</b> | <b>- 12,4%</b> | <b>- 16,5%</b> | <b>- 27,3%</b> | <b>- 8%</b> | <b>- 2,3%</b> |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BLESSÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année                 | Piétons       | Vélos       | Cyclos       | Motos     | VT            | VU            | PL            | TC             | Autres        | Total         |
|-----------------------|---------------|-------------|--------------|-----------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| 2000                  | 18 343        | 5 909       | 19 926       | 19 250    | 92 616        | 2 178         | 1 592         | 1 113          | 663           | 161 590       |
| 2001                  | 17 404        | 5 242       | 18 837       | 19 105    | 87 684        | 2 078         | 1 518         | 959            | 585           | 153 412       |
| 2002                  | 16 015        | 4 556       | 16 760       | 17 478    | 77 840        | 1 893         | 1 365         | 904            | 527           | 137 339       |
| 2003                  | 14 164        | 4 838       | 16 232       | 15 760    | 60 440        | 1 621         | 1 156         | 869            | 455           | 115 534       |
| 2004                  | 13 803        | 4 415       | 15 754       | 15 668    | 55 117        | 1 380         | 969           | 732            | 528           | 108 366       |
| 2005                  | 13 609        | 4 587       | 13 905       | 18 225    | 53 776        | 1 205         | 1 076         | 926            | 767           | 108 076       |
| 2006                  | 13 358        | 4 515       | 14 549       | 16 909    | 47 219        | 2 505         | 1 421         | 822            | 827           | 102 125       |
| 2007                  | 13 406        | 4 638       | 15 633       | 17 808    | 46 331        | 2 614         | 1 003         | 828            | 940           | 103 201       |
| 2008                  | 12 761        | 4 406       | 14 708       | 16 597    | 40 299        | 2 486         | 926           | 765            | 850           | 93 798        |
| 2009                  | 12 503        | 4 379       | 13 434       | 16 414    | 39 460        | 2 321         | 871           | 665            | 887           | 90 934        |
| 2010                  | 12 086        | 3 969       | 11 585       | 15 159    | 37 109        | 2 386         | 789           | 567            | 811           | 84 461        |
| 2011                  | 11 911        | 4 300       | 10 429       | 15 468    | 34 973        | 2 182         | 720           | 498            | 770           | 81 251        |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 1,4%</b> | <b>8,3%</b> | <b>- 10%</b> | <b>2%</b> | <b>- 5,8%</b> | <b>- 8,5%</b> | <b>- 8,7%</b> | <b>- 12,2%</b> | <b>- 5,1%</b> | <b>- 3,8%</b> |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

**L'exposition aux risques**

Le nombre d'accidents ou de victimes rapporté au nombre estimé de véhicules en circulation permet d'approcher le risque encouru au regard des différentes catégories d'usagers.

Il présente cependant certains défauts, outre celui de l'estimation approximative des parcs circulant réellement, celui de ne pas tenir compte du taux d'occupation dans les véhicules, ni du parc de véhicules immatriculés à l'étranger circulant en France. Ces aspects sont développés dans le chapitre « données d'exposition aux risques d'accident ».

Sont exclus de la comparaison ci-dessous les piétons pour lesquels il est difficile d'évaluer un volume de circulation piétonne, et les cyclistes, pour lesquels le volume de trafic est mal connu (voir encadré Projet AVER).

Il ressort des éléments disponibles que le risque de décéder sur les routes est plus de 14 fois supérieur pour la catégorie des motocyclettes à celle des voitures de tourisme. Il est de l'ordre de 21 si on prend en compte le taux moyen d'occupation (1,56 pour les voitures de tourisme et 1,16 pour les motocyclettes).

↓ ANNÉE 2011 - PART DE MORTALITÉ ET PART DE KILOMÈTRES PARCOURUS PAR CATÉGORIE

| Catégorie d'usagers   | Nombre de personnes tuées en 2011 | % (A)      | Estimation des kilomètres parcourus en milliards en 2011 | % (B)      | Risque relatif (A/B) |
|-----------------------|-----------------------------------|------------|--|------------|----------------------|
| Cyclomoteurs          | 220                               | 5,6        | 3,4  | 0,6        | 11,3                 |
| Motocyclettes         | 760                               | 19,2       | 10,5   | 1,9        | 12,6                 |
| Voitures de tourisme  | 2 062                             | 52         | 420,1  | 74,4       | 0,9                  |
| Véhicules utilitaires | 141                               | 3,6        | 98,3   | 17,4       | 0,2                  |
| Poids lourds          | 67                                | 1,7        | 29,2   | 5,2        | 0,4                  |
| Transport en commun   | 0                                 | 0          | 3,5  | 0,6        | ND                   |
| <b>Tous usagers</b>   | <b>3 963</b>                      | <b>100</b> | <b>565</b>   | <b>100</b> | <b>1</b>             |

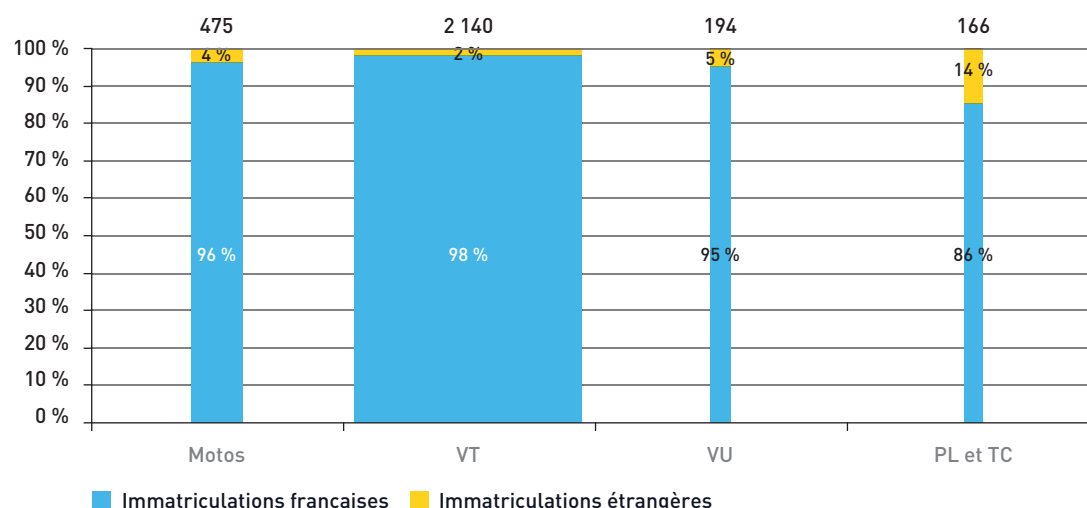
Source : ONISR, fichier des accidents.

**Implication des véhicules immatriculés à l'étranger dans l'accidentalité**

De par sa position géographique et sa forte capacité touristique, la France connaît une circulation de véhicules immatriculés à l'étranger non négligeable.

Ce trafic ne présente pas un sur-risque particulier, bien au contraire, les chauffeurs de poids lourds immatriculés à l'étranger sont sous-impliqués. Ils ne représentent que 14 % des conducteurs responsables d'accidents mortels dans cette catégorie, alors que leur part dans le trafic est estimée à 28 %. Soit un facteur d'imputation des accidents de poids lourds de 0,52 (si l'on assigne un risque 1 à l'ensemble des conducteurs en cause quelle que soit leur immatriculation).

↓ ANNÉE 2011 - PART DES IMMATRICULATIONS ÉTRANGÈRES DES CONDUCTEURS RESPONSABLES DANS LES ACCIDENTS MORTELS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES IMMATRICULATIONS ÉTRANGÈRES PARMİ LES CONDUCTEURS RESPONSABLES DANS LES ACCIDENTS MORTELS

| Année                 | Motos         |                |             | VT            |                |              | VU            |                |             | PL et TC       |                |             | Total        |                |           |
|-----------------------|---------------|----------------|-------------|---------------|----------------|--------------|---------------|----------------|-------------|----------------|----------------|-------------|--------------|----------------|-----------|
|                       | Tous*         | Immat. étrang. | %           | Tous*         | Immat. étrang. | %            | Tous*         | Immat. étrang. | %           | Tous*          | Immat. étrang. | %           | Tous*        | Immat. étrang. | %         |
| 2000                  | 216           | 3              | 1,4         | 866           | 18             | 2,1          | 36            | 2              | 5,6         | 81             | 9              | 11,1        | 1 199        | 32             | 2,7       |
| 2001                  | 229           | 4              | 1,7         | 781           | 14             | 1,8          | 50            | 3              | 6           | 74             | 8              | 10,8        | 1 134        | 29             | 2,6       |
| 2002                  | 202           | 7              | 3,5         | 783           | 14             | 1,8          | 45            | 1              | 2,2         | 70             | 9              | 12,9        | 1 100        | 31             | 2,8       |
| 2003                  | 169           | 0              | 0           | 568           | 11             | 1,9          | 36            | 1              | 2,8         | 47             | 6              | 12,8        | 820          | 18             | 2,2       |
| 2004                  | 503           | 18             | 3,6         | 2 783         | 56             | 2            | 91            | 5              | 5,5         | 177            | 28             | 15,8        | 3 554        | 107            | 3         |
| 2005                  | 541           | 16             | 3           | 3 017         | 55             | 1,8          | 91            | 9              | 9,9         | 214            | 37             | 17,3        | 3 863        | 117            | 3         |
| 2006                  | 507           | 12             | 2,4         | 2 555         | 56             | 2,2          | 177           | 8              | 4,5         | 207            | 24             | 11,6        | 3 446        | 100            | 2,9       |
| 2007                  | 502           | 21             | 4,2         | 2 487         | 49             | 2            | 195           | 8              | 4,1         | 186            | 39             | 21          | 3 370        | 117            | 3,5       |
| 2008                  | 508           | 19             | 3,7         | 2 281         | 53             | 2,3          | 195           | 5              | 2,6         | 193            | 29             | 15          | 3 177        | 106            | 3,3       |
| 2009                  | 517           | 23             | 4,4         | 2 186         | 48             | 2,2          | 220           | 7              | 3,2         | 157            | 21             | 13,4        | 3 080        | 99             | 3,2       |
| 2010                  | 429           | 12             | 2,8         | 2 113         | 43             | 2            | 199           | 8              | 4           | 187            | 28             | 15          | 2 928        | 91             | 3,1       |
| 2011                  | 475           | 17             | 3,6         | 2 104         | 34             | 1,6          | 194           | 9              | 4,6         | 166            | 24             | 14,5        | 2 939        | 84             | 2,9       |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>10,7 %</b> | <b>41,7 %</b>  | <b>27,9</b> | <b>-0,4 %</b> | <b>-20,9 %</b> | <b>-20,6</b> | <b>-2,5 %</b> | <b>12,5 %</b>  | <b>15,4</b> | <b>-11,2 %</b> | <b>-14,3 %</b> | <b>-3,4</b> | <b>0,4 %</b> | <b>-7,7 %</b>  | <b>-8</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour l'ensemble des véhicules non lourds immatriculés (motocyclettes, voiture de tourisme et véhicules utilitaires), les conducteurs des véhicules immatriculés à l'étranger ne représentent que 2,2 % des conducteurs responsables d'accidents mortels, alors que leur part dans le trafic est estimée à 4,9 %, soit un facteur d'imputation de 0,45.

Au final, les conducteurs des véhicules immatriculés à l'étranger provoquent beaucoup moins d'accidents mortels que les conducteurs de véhicules immatriculés en France, au km parcouru : 2,3 fois moins (en 2011, avec pratiquement ce même ratio 2,3 pour les poids lourds et les transports en commun que pour les véhicules non lourds).

Parmi les facteurs susceptibles d'expliquer cette différence significative : un usage plus important du réseau autoroutier qui est par nature plus sûr et probablement une conduite plus attentive par méconnaissance des lieux.

## LES DONNÉES DÉTAILLÉES SELON LES CATÉGORIES

Pour affiner l'analyse de l'accidentalité, ce bilan est complété par des focus détaillés selon les principales catégories d'usagers présentes dans les accidents.

Les analyses fournies pour chaque catégorie suivent la même trame, offrant ainsi une meilleure lisibilité et facilitant les comparaisons sauf quelques exemptions, dans le cas de développements présentant peu d'intérêt ou en l'absence de donnée.

Par ailleurs certaines analyses sont également éludées lorsque les effectifs en cause, trop faibles, ne permettent pas des exploitations statistiquement significatives et des interprétations solides.

### Les piétons

#### *Bilan général de l'accidentalité des piétons*

La mortalité des piétons affiche une baisse régulière depuis 12 ans avec néanmoins pour quelques années une hausse : 2002 (+ 5,3 %), 2005 (+ 8 %), 2007 (+ 4,9 %) et 2011 (+ 7 %).

En 2011, 18 % des accidents corporels ont impliqué un piéton (11 976 accidents au total) et 13 % des personnes tuées étaient des piétons (519 tués piétons pour 3 963 personnes tuées au total).

Depuis 2000, ces parts sont en hausse de + 3,2 points pour les accidents corporels avec piéton et de + 2,7 points pour la mortalité piétons. L'année 2011 prolonge cette tendance haussière quasi continue depuis 2001.

En 2011, la part de la mortalité piétons est à son plus haut niveau depuis l'année 2000.

#### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES PIÉTONS

| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Nombre de véhicules dans les accidents corporels | Personnes tuées | Blessés        | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|--|-----------------|----------------|---------------------------|
| 2000                  | 18 475              | ND                     | 19 508   | 848             | 18 343         | ND                        |
| 2001                  | 17 604              | ND                     | 18 537   | 832             | 17 404         | ND                        |
| 2002                  | 16 170              | ND                     | 17 171   | 876             | 16 015         | ND                        |
| 2003                  | 14 293              | ND                     | 15 104   | 633             | 14 164         | ND                        |
| 2004                  | 13 913              | ND                     | 14 678   | 588             | 13 803         | ND                        |
| 2005                  | 13 664              | 635                    | 14 504   | 635             | 13 609         | 5 708                     |
| 2006                  | 13 424              | 537                    | 14 179   | 535             | 13 358         | 5 523                     |
| 2007                  | 13 407              | 556                    | 14 302   | 561             | 13 406         | 5 310                     |
| 2008                  | 12 757              | 550                    | 13 589   | 548             | 12 761         | 5 039                     |
| 2009                  | 12 477              | 498                    | 13 241   | 496             | 12 503         | 4 789                     |
| 2010                  | 12 095              | 481                    | 12 797   | 485             | 12 086         | 4 584                     |
| 2011                  | 11 976              | 517                    | 12 689   | 519             | 11 911         | 4 593                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 1 %</b>        | <b>7,5 %</b>           | <b>- 0,8 %</b>                                   | <b>7 %</b>      | <b>- 1,4 %</b> | <b>0,2 %</b>              |

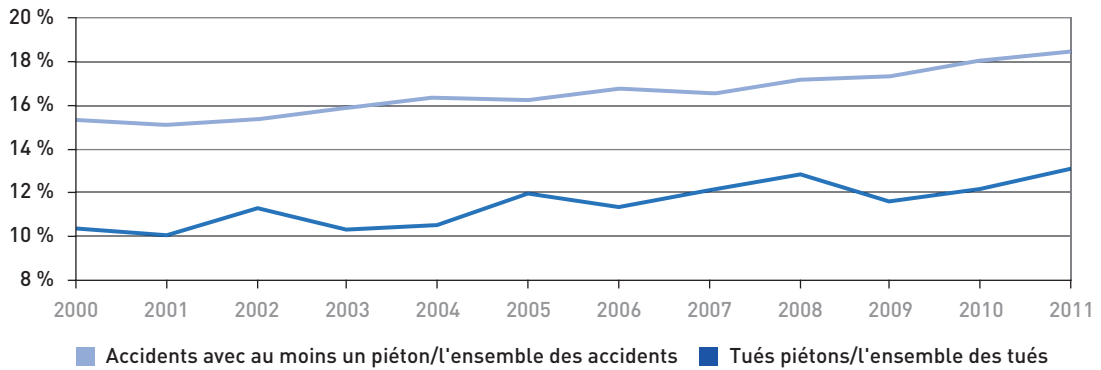
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Cette hausse dans la part des piétons dans l'accidentalité s'explique par le fait que cette catégorie est avec celle des motocyclistes la catégorie ayant le moins bénéficiée des effets de la politique de sécurité routière initiée en 2002. En effet, depuis 2000, la baisse des accidents corporels impliquant un piéton est de - 35 % et celle de la mortalité des piétons de - 39 %.

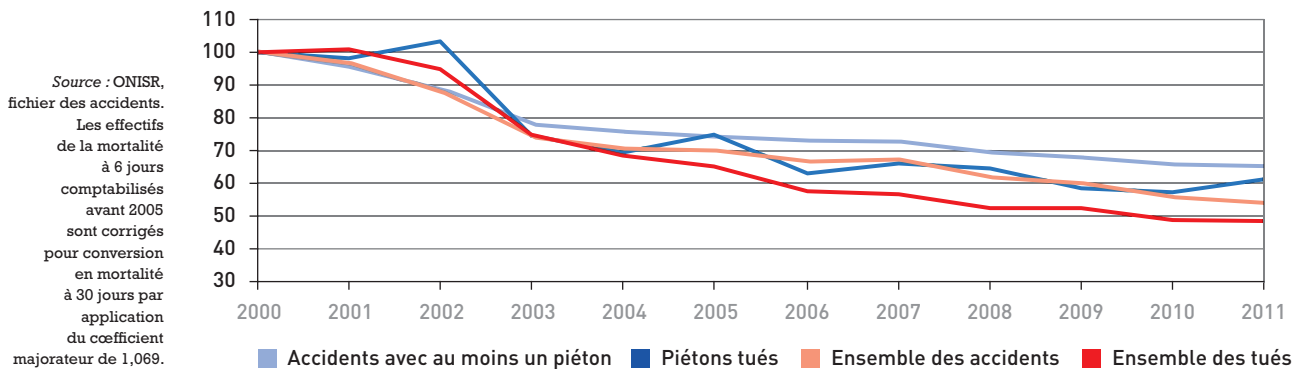
Ces baisses sont bien moins élevées que celles de l'ensemble des accidents (- 46 % de baisse pour l'ensemble des accidents corporels et - 52 % de baisse pour l'ensemble des décès).



↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES PIÉTONS DANS L'ACCIDENTALITÉ



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE PIÉTONS ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



*Les antagonistes<sup>1</sup> des piétons*

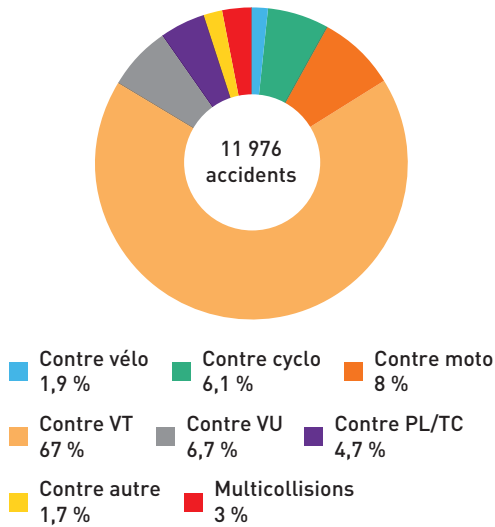
En 2011, les piétons sont très majoritairement accidentés heurtés par une voiture de tourisme (67 % des accidents corporels impliquant au moins un piéton), puis loin derrière les chocs avec des motocyclettes (8 %) ou avec des cyclomoteurs (6,1 %).

Pour la mortalité, ces parts augmentent avec la masse du véhicule heurtant :

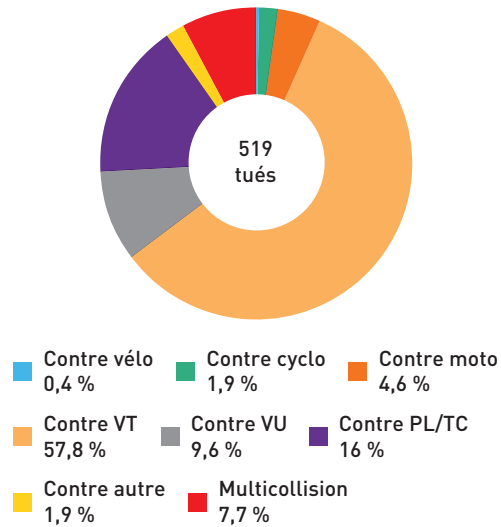
- 6,7 % des accidents corporels avec un véhicule utilitaire mais 9,6 % des décès de piétons ;
- 4,7 % des accidents corporels avec un poids lourd ou un transport en commun mais 16 % des tués.

<sup>1</sup> Voir le chapitre spécifique de ce bilan traitant des VU où sont précisées les raisons de la discontinuité des données d'accidentalité pour cette catégorie.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTON SELON L'ANTAGONISTE



↓ ANNÉE 2011 – PIÉTONS TUÉS SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN PIÉTON SELON L'ANTAGONISTE

|                 | Accidents corporels |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|-----------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                 | 2000                | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          |
| Contre vélo     | 283                 | 244           | 225           | 235           | 270           | 251           | 272           | 286           | 253           | 257           | 251           | 232           |
| Contre cyclo    | 1 219               | 1 145         | 1 006         | 1 012         | 947           | 829           | 884           | 942           | 945           | 886           | 738           | 728           |
| Contre moto     | 1 187               | 1 131         | 1 080         | 918           | 863           | 1 010         | 1 014         | 1 022         | 963           | 854           | 878           | 908           |
| Contre VT       | 13 517              | 12 737        | 11 717        | 10 238        | 9 958         | 9 799         | 9 326         | 9 103         | 8 739         | 8 617         | 8 310         | 8 196         |
| Contre VU       | 681                 | 641           | 571           | 547           | 511           | 498           | 687           | 787           | 724           | 716           | 737           | 797           |
| Contre PL-TC    | 744                 | 760           | 718           | 552           | 595           | 593           | 608           | 612           | 583           | 578           | 553           | 563           |
| Contre autre    | 180                 | 289           | 251           | 233           | 251           | 232           | 190           | 226           | 184           | 199           | 222           | 198           |
| Multicollisions | 664                 | 657           | 602           | 558           | 518           | 452           | 443           | 429           | 366           | 370           | 406           | 354           |
| <b>Total</b>    | <b>18 475</b>       | <b>17 604</b> | <b>16 170</b> | <b>14 293</b> | <b>13 913</b> | <b>13 664</b> | <b>13 424</b> | <b>13 407</b> | <b>12 757</b> | <b>12 477</b> | <b>12 095</b> | <b>11 976</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES TONS SELON L'ANTAGONISTE

|                             | Piétons tués  |               |               |               |               |               |               |             |             |               |               |             |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|-------------|---------------|---------------|-------------|
|                             | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007        | 2008        | 2009          | 2010          | 2011        |
| Contre vélo                 | 1             | 2             | 1             | 2             | 1             | 2             | 2             | 4           | 6           | 2             | 2             | 2           |
| Contre cyclo                | 19            | 12            | 10            | 18            | 14            | 10            | 8             | 13          | 8           | 17            | 8             | 10          |
| Contre moto                 | 44            | 42            | 40            | 34            | 20            | 28            | 32            | 25          | 36          | 20            | 24            | 24          |
| Contre VT                   | 566           | 532           | 580           | 402           | 387           | 419           | 340           | 342         | 320         | 274           | 268           | 300         |
| Contre VU                   | 36            | 38            | 30            | 31            | 18            | 26            | 25            | 40          | 49          | 59            | 48            | 50          |
| Contre PL-TC                | 94            | 114           | 98            | 82            | 91            | 87            | 83            | 84          | 74          | 73            | 80            | 83          |
| Contre autre                | 14            | 19            | 25            | 11            | 11            | 21            | 12            | 13          | 16          | 17            | 15            | 10          |
| Multicollisions             | 74            | 72            | 92            | 52            | 46            | 42            | 33            | 40          | 39          | 34            | 40            | 40          |
| <b>Total</b>                | <b>848</b>    | <b>832</b>    | <b>876</b>    | <b>633</b>    | <b>588</b>    | <b>635</b>    | <b>535</b>    | <b>561</b>  | <b>548</b>  | <b>496</b>    | <b>485</b>    | <b>519</b>  |
| <b>Vulnérabilité en duo</b> | <b>98,1 %</b> | <b>98,6 %</b> | <b>99,6 %</b> | <b>99,1 %</b> | <b>99,2 %</b> | <b>99,5 %</b> | <b>98,2 %</b> | <b>99 %</b> | <b>99 %</b> | <b>99,1 %</b> | <b>99,6 %</b> | <b>98 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les victimes piétons sont en baisse de - 47 % dans les accidents avec multicollisions, de - 40 % lors d'un heurt avec un cyclomoteur et de - 39 % lors d'un heurt avec un véhicule de tourisme.

En 2011, la baisse des accidents corporels avec un piéton impliqué n'est que de - 1 % par rapport à 2010. Elle est essentiellement liée à la baisse du nombre de victimes piétons heurtés par les voitures de tourisme (- 1,3 %, mais - 114 accidents).

En 2011, la hausse de la mortalité piétonne ressort dans les accidents impliquant un véhicule de tourisme (+ 32 tués pour + 34 tués piétons au total).

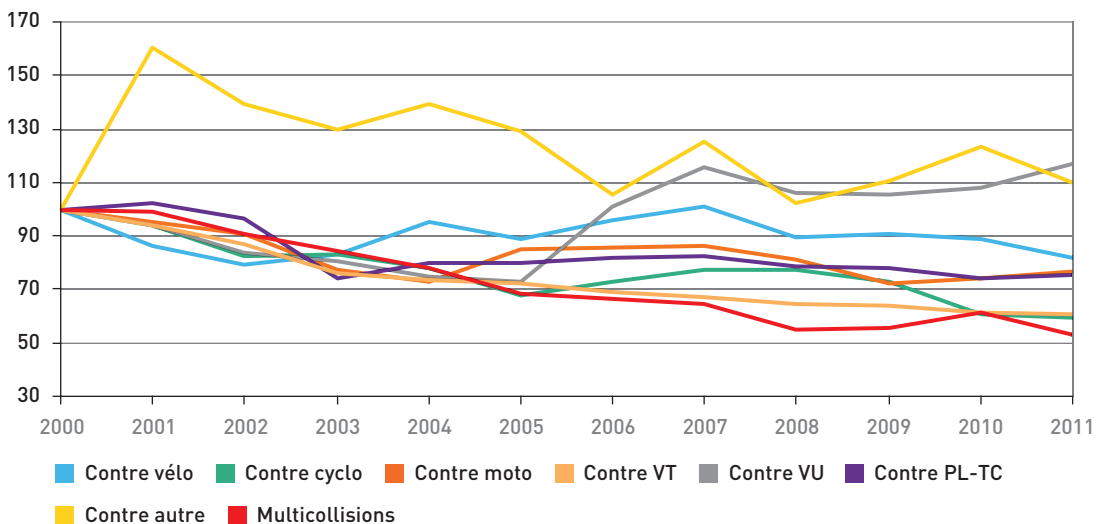
Depuis 2000, la mortalité des piétons est en baisse de - 39 %. Ce résultat très en dessous de la moyenne s'est construit entre les années 2000-2006 (- 37 %). Depuis, le nombre de piétons décédés est stable, ce qui devient un sujet de préoccupation.

En 2011, à l'inverse des accidents corporels, la mortalité des piétons est en hausse dans les collisions corporels avec une voiture de tourisme (+ 12 % soit + 32 tués).

L'indice de vulnérabilité des piétons (à savoir : dans une collision mortelle à deux dont au moins un piéton, la probabilité du décès d'un piéton) ainsi que le ratio des piétons tués, sur les tués par accident avec piéton, sont globalement stabilisés tous les deux par rapport à 2000 autour de 98 %.

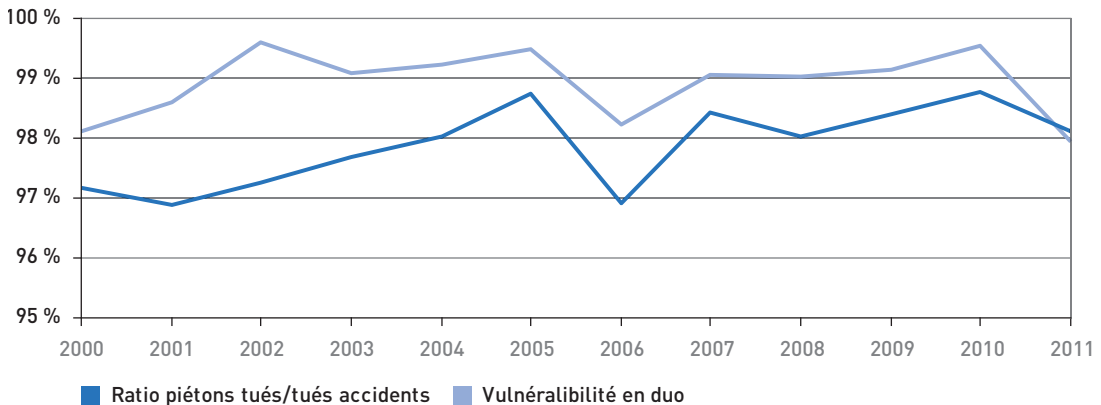
Ces deux indices reflètent la vulnérabilité permanente des piétons dans les accidents.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES PIÉTONS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ LES DEUX INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



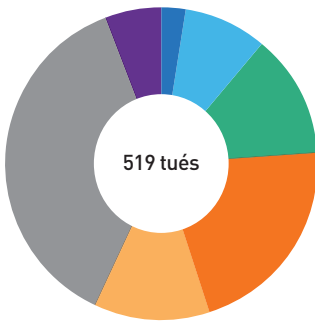
Victimes piétons par classe d'âge

En 2011, 49 % des piétons tués ont 65 ans et plus. Plus particulièrement, les piétons de la classe d'âge des 75 ans et plus représentent à eux seuls 37 % de cette mortalité. Rapportée à la population, c'est la classe

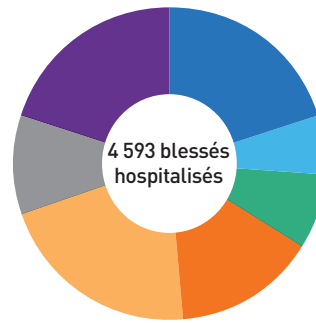
d'âge la plus touchée avec 3,4 tués pour 100 000 habitants de la même classe d'âge par comparaison avec la classe d'âge des 0-14 ans (0,26 tué pour 100 000 habitants). Par contre, on observe que la classe d'âge des 0-14 ans représente plus d'un blessé hospitalisé sur cinq (20 %), soit une part semblable à celle de la classe d'âge des 75 ans et plus (20 % en 2011).

On rappellera que pour un piéton tué, on enregistre près de 10 blessés hospitalisés dont 2 garderont des séquelles graves (données registre du Rhône).

↓ ANNÉE 2011 – PIÉTONS TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – PIÉTONS BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CLASSE D'ÂGE



| Classe d'âge | Pourcentage | Classe d'âge | Pourcentage |
|--------------|-------------|--------------|-------------|
| 0-14 ans     | 5,8 %       | 0-14 ans     | 20,2 %      |
| 15-17 ans    | 2,7 %       | 15-17 ans    | 6 %         |
| 18-24 ans    | 8,5 %       | 18-24 ans    | 7,9 %       |
| 25-44 ans    | 12,9 %      | 25-44 ans    | 14,7 %      |
| 45-64 ans    | 21,2 %      | 45-64 ans    | 20,9 %      |
| 65-74 ans    | 11,8 %      | 65-74 ans    | 10,3 %      |
| 75 ans et +  | 37,2 %      | 75 ans et +  | 19,9 %      |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, alors que la baisse de la mortalité des piétons est de - 39 %, celle de la classe d'âge de 0-14 ans est de - 64 %. Cette baisse spectaculaire pourrait correspondre à une certaine désaffection des déplacements à pied de cette classe d'âge de plus en plus motorisée par leurs parents.

Celle de la classe d'âge des 18-24 ans n'est que de - 6 % et celle des 15-17 ans de - 13 %.

Par rapport à 2010, la mortalité des piétons en 2011 s'est accrue de 7 %. Les 45-64 ans ont augmenté de + 26 % (+ 23 tués) et les 75 ans et plus de + 7 % (+ 12 tués), à l'inverse les 25-44 ans ont baissé de - 8 % (- 6 tués).

L'augmentation de la mortalité piétonne des 75 ans et plus est inquiétante dans la mesure où cette classe d'âge est promise à une expansion démographique. Depuis 2000, l'augmentation de sa population a été de 30 %.

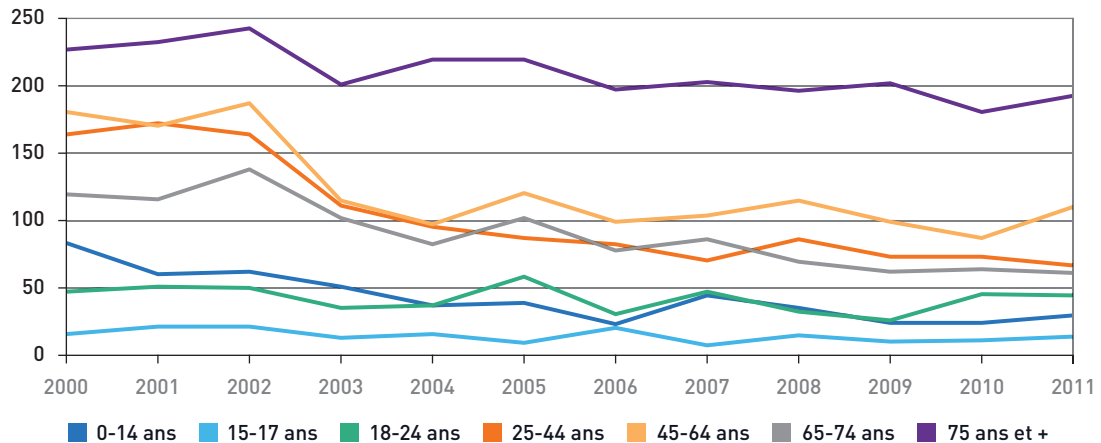
↓ ANNÉE 2000 À 2011 – VICTIMES PIÉTONS SELON LA CLASSE D'ÂGE

| Année          | Personnes tuées |          |           |           |           |           |           |             |       | Blessés hospitalisés |          |           |           |           |           |           |             |       |
|----------------|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|----------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|
|                | Inc.            | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total | Inc.                 | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total |
| 2000           | 11              | 83       | 16        | 47        | 164       | 181       | 120       | 227         | 848   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2001           | 10              | 60       | 21        | 51        | 172       | 170       | 115       | 232         | 832   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2002           | 11              | 62       | 21        | 50        | 164       | 187       | 138       | 243         | 876   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2003           | 5               | 51       | 13        | 35        | 111       | 114       | 102       | 201         | 633   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2004           | 3               | 37       | 16        | 37        | 95        | 97        | 82        | 219         | 588   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2005           | 1               | 39       | 9         | 58        | 87        | 120       | 102       | 219         | 635   | 20                   | 1 274    | 286       | 458       | 882       | 1 146     | 611       | 1 031       | 5 708 |
| 2006           | 5               | 23       | 20        | 31        | 82        | 99        | 78        | 197         | 535   | 37                   | 1 163    | 307       | 450       | 845       | 1 031     | 617       | 1 073       | 5 523 |
| 2007           | 0               | 44       | 7         | 47        | 70        | 104       | 86        | 203         | 561   | 9                    | 1 112    | 246       | 460       | 830       | 1 079     | 557       | 1 017       | 5 310 |
| 2008           | 0               | 35       | 15        | 32        | 86        | 115       | 69        | 196         | 548   | 6                    | 1 099    | 249       | 376       | 804       | 985       | 528       | 992         | 5 039 |
| 2009           | 0               | 24       | 10        | 26        | 73        | 99        | 62        | 202         | 496   | 0                    | 1 038    | 253       | 372       | 688       | 996       | 470       | 972         | 4 789 |
| 2010           | 0               | 24       | 11        | 45        | 73        | 87        | 64        | 181         | 485   | 0                    | 947      | 242       | 343       | 677       | 983       | 462       | 930         | 4 584 |
| 2011           | 0               | 30       | 14        | 44        | 67        | 110       | 61        | 193         | 519   | 0                    | 928      | 276       | 365       | 673       | 961       | 474       | 916         | 4 593 |
| Var. 2011/2010 | ND              | 25 %     | 27,3 %    | -2,2 %    | -8,2 %    | 26,4 %    | -4,7 %    | 6,6 %       | 7 %   | ND                   | -2 %     | 14 %      | 6,4 %     | -0,6 %    | -2,2 %    | 2,6 %     | -1,5 %      | 0,2 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS PAR CLASSE D'ÂGE

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

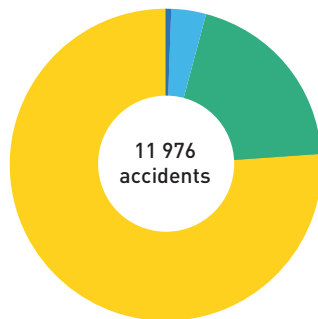


L'accidentalité des piétons par type de route<sup>2</sup>

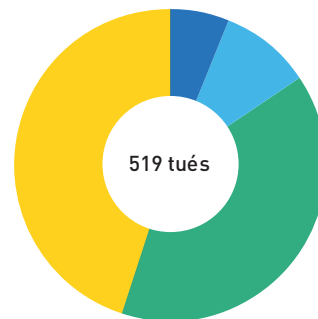
Alors que 66 % des accidents corporels impliquant un piéton se produisent sur les voies communales, les piétons tués sur ce réseau ne représentent que 45 % des piétons tués.

A l'inverse, les routes départementales représentent 20 % des accidents mais 39 % des piétons tués soit le double. Le double également pour les routes nationales (3,8 % des accidents et 9,6 % des piétons tués). On note par ailleurs une proportion non négligeable de piétons tués sur autoroutes (6,2 %). Ces proportions mettent en évidence la vitesse comme facteur causal de la mortalité piétonne.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTONS PAR TYPE DE ROUTE



↓ ANNÉE 2011 – PIÉTONS TUÉS PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

La baisse de la mortalité piétons depuis 2000 est de - 34 % sur les autoroutes et seulement de - 20 % sur les voies communales.

Pour les routes nationales et les routes départementales, par référence à 2007 (cf. note de page ci-dessus), la mortalité des piétons a diminué globalement de - 12 % dont - 9 % sur les routes nationales et - 13 % pour les routes départementales (- 50 % pour des deux réseaux depuis 2000).

Par rapport à 2010, les piétons tués sont en hausse systématique sur tous les réseaux, dont notamment les autoroutes (+ 8 tués). Pour les routes nationales, comme sur les routes départementales, l'augmentation est de + 6 tués. Les voies communales, où se concentre la majorité des piétons tués, ont connu en 2011 une augmentation de + 14 tués. C'est donc sur ces voies que la situation est la plus préoccupante.

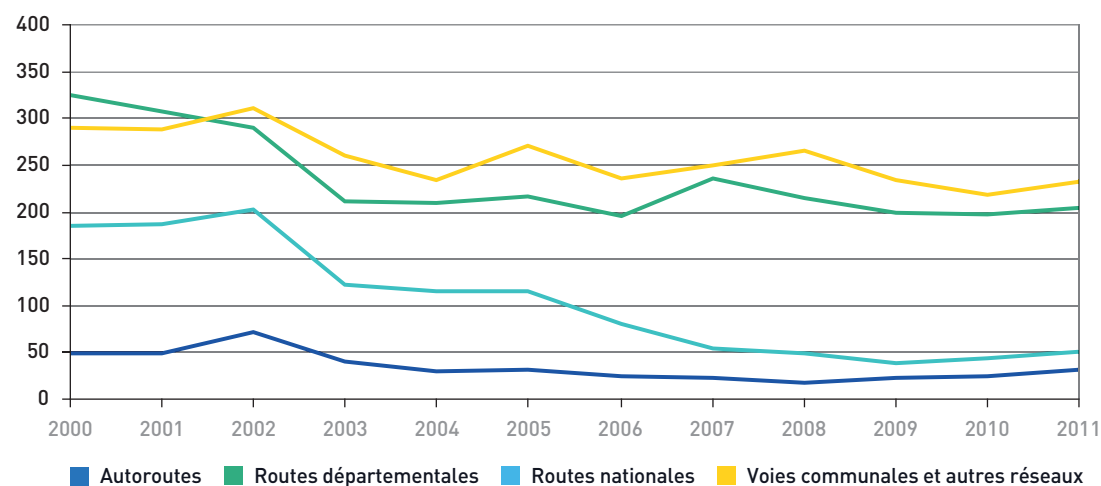
<sup>2</sup> La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant-après 2005-2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux débute à partir de l'année 2007.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN PIÉTON PAR TYPE DE ROUTE

| Année          | Autoroutes          |                 |                      | RN                  |                 |                      | RD                  |                 |                      | Voies communales et autres |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels        | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 115                 | 48              | ND                   | 1 740               | 185             | ND                   | 3 571               | 325             | ND                   | 13 049                     | 290             | ND                   | 18 475              | 848             | ND                   |
| 2001           | 108                 | 49              | ND                   | 1 635               | 187             | ND                   | 3 379               | 307             | ND                   | 12 482                     | 289             | ND                   | 17 604              | 832             | ND                   |
| 2002           | 137                 | 72              | ND                   | 1 389               | 203             | ND                   | 2 903               | 290             | ND                   | 11 741                     | 311             | ND                   | 16 170              | 876             | ND                   |
| 2003           | 69                  | 40              | ND                   | 1 170               | 123             | ND                   | 2 449               | 211             | ND                   | 10 605                     | 260             | ND                   | 14 293              | 633             | ND                   |
| 2004           | 55                  | 29              | ND                   | 1 063               | 115             | ND                   | 2 273               | 210             | ND                   | 10 522                     | 234             | ND                   | 13 913              | 588             | ND                   |
| 2005           | 72                  | 32              | 34                   | 1 004               | 116             | 514                  | 2 140               | 216             | 1 080                | 10 448                     | 271             | 4 080                | 13 664              | 635             | 5 708                |
| 2006           | 64                  | 24              | 30                   | 865                 | 81              | 457                  | 2 114               | 195             | 1 200                | 10 381                     | 235             | 3 836                | 13 424              | 535             | 5 523                |
| 2007           | 61                  | 22              | 32                   | 692                 | 55              | 337                  | 2 247               | 235             | 1 225                | 10 407                     | 249             | 3 716                | 13 407              | 561             | 5 310                |
| 2008           | 45                  | 18              | 26                   | 587                 | 49              | 266                  | 2 187               | 215             | 1 206                | 9 938                      | 266             | 3 541                | 12 757              | 548             | 5 039                |
| 2009           | 43                  | 23              | 14                   | 457                 | 39              | 235                  | 2 441               | 200             | 1 276                | 9 536                      | 234             | 3 264                | 12 477              | 496             | 4 789                |
| 2010           | 54                  | 24              | 26                   | 435                 | 44              | 211                  | 2 343               | 198             | 1 227                | 9 263                      | 219             | 3 120                | 12 095              | 485             | 4 584                |
| 2011           | 67                  | 32              | 29                   | 452                 | 50              | 208                  | 2 357               | 204             | 1 229                | 9 100                      | 233             | 3 127                | 11 976              | 519             | 4 593                |
| Var. 2011/2010 | 24,1 %              | 33,3 %          | 11,5 %               | 3,9 %               | 13,6 %          | -1,4 %               | 0,6 %               | 3 %             | 0,2 %                | -1,8 %                     | 6,4 %           | 0,2 %                | -1 %                | 7 %             | 0,2 %                |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

*Les piétons et les milieux (agglomérations<sup>3</sup> versus rase campagne<sup>4</sup>)*

Les accidents impliquant un piéton se produisent surtout en milieu urbain en toute logique s'agissant du mode de déplacement privilégié dans ce milieu, les piétons tués sont également majoritaires en milieu urbain. En 2011, 95 % des accidents corporels avec piéton ont eu lieu en milieu urbain et 67 % des piétons sont décédés dans ce milieu.

Depuis 2000, la répartition des accidents avec piétons selon les milieux n'évolue pas vraiment, comprise selon les années entre 93 % et 95 %. La distribution de la mortalité des piétons selon les milieux est également stable depuis 2000 (65 % de piétons tués en milieu urbain en 2000 contre 67 % en 2011), bien que

<sup>3</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

<sup>4</sup> Reste du réseau située hors agglomération.

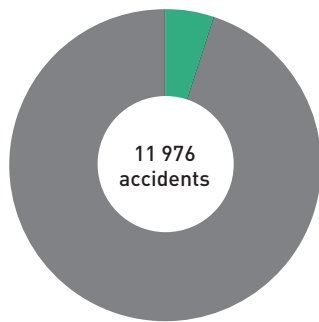
cette part soit montée jusqu'à 73 % en 2005. *A contrario*, la hausse des piétons tués en 2011 se concentre elle sur la rase campagne (+ 30 tués sur les 36 tués supplémentaires par rapport à 2010).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN PIÉTON SELON LE MILIEU

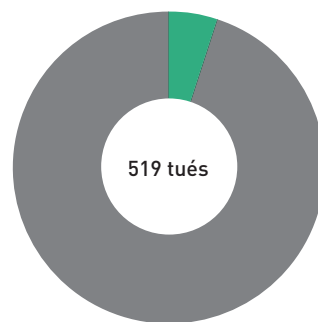
| Année                 | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 1 263               | 294             | ND                   | 17 212              | 554             | ND                   | 18 475              | 848             | ND                   |
| 2001                  | 1 196               | 286             | ND                   | 16 408              | 545             | ND                   | 17 604              | 832             | ND                   |
| 2002                  | 1 102               | 329             | ND                   | 15 068              | 546             | ND                   | 16 170              | 876             | ND                   |
| 2003                  | 864                 | 196             | ND                   | 13 429              | 437             | ND                   | 14 293              | 633             | ND                   |
| 2004                  | 872                 | 195             | ND                   | 13 041              | 393             | ND                   | 13 913              | 588             | ND                   |
| 2005                  | 703                 | 174             | 355                  | 12 961              | 461             | 5 353                | 13 664              | 635             | 5 708                |
| 2006                  | 790                 | 162             | 465                  | 12 634              | 373             | 5 058                | 13 424              | 535             | 5 523                |
| 2007                  | 812                 | 182             | 474                  | 12 595              | 379             | 4 836                | 13 407              | 561             | 5 310                |
| 2008                  | 801                 | 167             | 487                  | 11 956              | 381             | 4 552                | 12 757              | 548             | 5 039                |
| 2009                  | 705                 | 139             | 416                  | 11 772              | 357             | 4 373                | 12 477              | 496             | 4 789                |
| 2010                  | 634                 | 139             | 322                  | 11 461              | 346             | 4 262                | 12 095              | 485             | 4 584                |
| 2011                  | 628                 | 169             | 352                  | 11 348              | 350             | 4 241                | 11 976              | 519             | 4 593                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 0,9 %</b>      | <b>21,6 %</b>   | <b>9,3 %</b>         | <b>- 1 %</b>        | <b>1,2 %</b>    | <b>- 0,5 %</b>       | <b>- 1 %</b>        | <b>7 %</b>      | <b>0,2 %</b>         |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

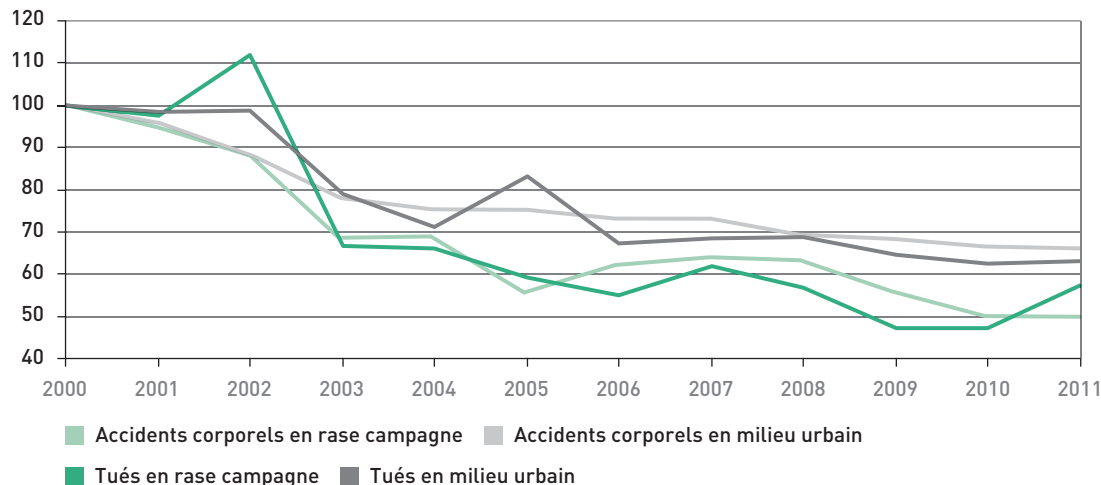
↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTONS SELON LE MILIEU



↓ ANNÉE 2011 – PIÉTONS TUÉS SELON LE MILIEU



↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES PIÉTONS SELON LE MILIEU (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

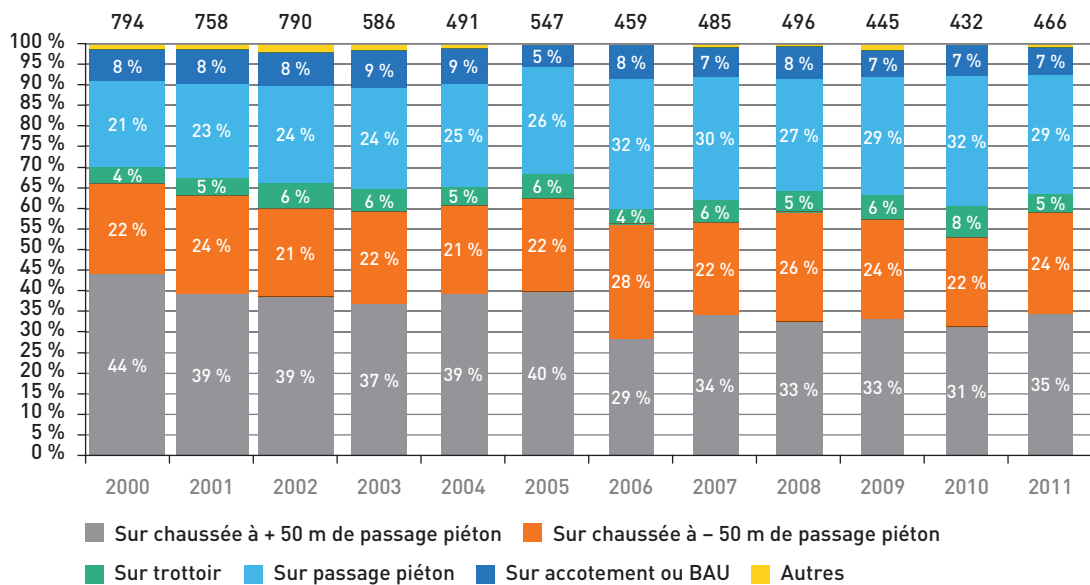
La localisation des accidents impliquant les piétons

En 2011, 88 % des piétons tués le sont en traversant la chaussée dont 24 % à moins de 50 mètres d'un passage piéton et 29 % sur le passage piéton. 7 % des piétons sont tués sur accotement ou BAU et 5 % sur les trottoirs. Une part non négligeable de piétons sont donc fauchés alors qu'ils traversent sur un passage piéton ou circule sur un trottoir (34 %).

Depuis 2000, la part des piétons décédés sur accotement ou BAU est en hausse (21 % en 2000 contre 29 % en 2011). À l'inverse, celle des piétons décédés à plus de 50 mètres d'un passage piéton est baisse (44 % en 2000 contre 35 % en 2011).

Par rapport à 2010, la mortalité des piétons augmentent lorsqu'ils traversent la chaussée à plus de 50 mètres d'un passage piéton (+ 35 piétons tués) mais également à moins de 50 mètres d'un passage piéton (+ 21 piétons tués).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS SELON LEUR LOCALISATION



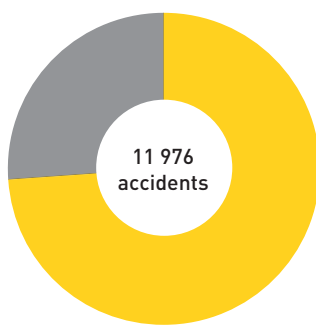
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les piétons et la luminosité

En 2011, les accidents corporels impliquant un piéton se sont produits dans près de 3 cas sur 4 de jour (74 %).

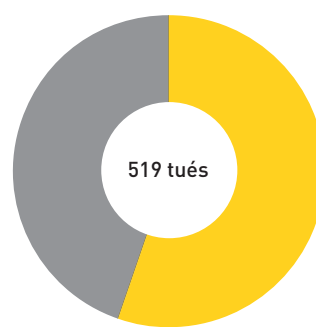
La part des piétons tués de nuit (45 %) est du même niveau que celle de l'ensemble des usagers tués de nuit (43 %).

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTONS SELON LA LUMINOSITÉ



■ Nuit 26 % ■ Jour 74 %

↓ ANNÉE 2011 - PIÉTONS TUÉS SELON LA LUMINOSITÉ



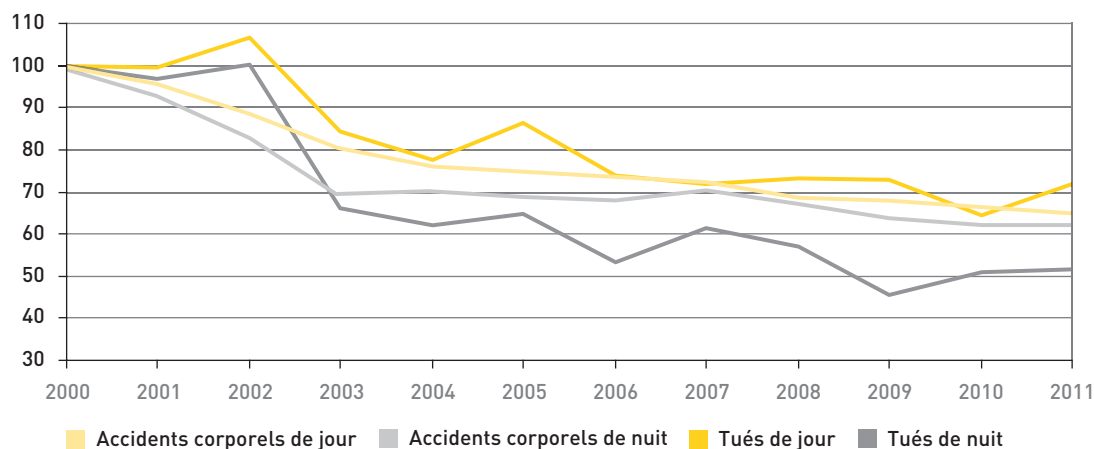
■ Nuit 44,7 % ■ Jour 55,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES PIÉTONS (BASE 100 - ANNÉE 2000)

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Depuis 2000, la réduction des accidents corporels impliquant un piéton est sensiblement identique de jour comme de nuit (- 34 % pour les accidents de jour contre - 38 % la nuit). Il en est différemment pour la mortalité (- 28 % le jour contre - 48 % la nuit). Cette différence provient de l'année 2003 essentiellement. Depuis, les niveaux de baisse sont semblables de nuit comme de jour.

Par rapport à 2010, l'année 2011 connaît une remontée des piétons tués de jour (+ 12 % soit + 30 tués), mais aussi la nuit (+ 2 %), alors que, dans le même temps, les accidents corporels avec piétons ont baissé le jour (- 1,7 %) et augmenté la nuit (+ 1 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN PIÉTON SELON LA LUMINOSITÉ

| Année                 | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 13 469              | 399             | ND                   | 5 006               | 449             | ND                   | 18 475              | 848             | ND                   |
| 2001                  | 12 984              | 397             | ND                   | 4 620               | 435             | ND                   | 17 604              | 832             | ND                   |
| 2002                  | 12 024              | 425             | ND                   | 4 146               | 450             | ND                   | 16 170              | 876             | ND                   |
| 2003                  | 10 826              | 337             | ND                   | 3 467               | 296             | ND                   | 14 293              | 633             | ND                   |
| 2004                  | 10 373              | 310             | ND                   | 3 540               | 278             | ND                   | 13 913              | 588             | ND                   |
| 2005                  | 10 230              | 344             | 4 165                | 3 434               | 291             | 1 543                | 13 664              | 635             | 5 708                |
| 2006                  | 10 029              | 295             | 4 009                | 3 395               | 240             | 1 514                | 13 424              | 535             | 5 523                |
| 2007                  | 9 846               | 286             | 3 824                | 3 561               | 275             | 1 486                | 13 407              | 561             | 5 310                |
| 2008                  | 9 356               | 292             | 3 618                | 3 401               | 256             | 1 421                | 12 757              | 548             | 5 039                |
| 2009                  | 9 250               | 291             | 3 461                | 3 227               | 205             | 1 328                | 12 477              | 496             | 4 789                |
| 2010                  | 9 010               | 257             | 3 359                | 3 085               | 228             | 1 225                | 12 095              | 485             | 4 584                |
| 2011                  | 8 860               | 287             | 3 333                | 3 116               | 232             | 1 260                | 11 976              | 519             | 4 593                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 1,7 %</b>      | <b>11,7 %</b>   | <b>- 0,8 %</b>       | <b>1 %</b>          | <b>1,8 %</b>    | <b>2,9 %</b>         | <b>- 1 %</b>        | <b>7 %</b>      | <b>0,2 %</b>         |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les piétons – mois, jours et heures

La saisonnalité des accidents de piétons comporte des similitudes pour les années 2000 à 2011.

Le nombre d'accidents est plutôt stable de janvier à juin. Il baisse ensuite de manière importante en juillet et en août puis augmente à nouveau. Les deux derniers mois constituent généralement le pic de l'accidentalité (20 % des accidents).

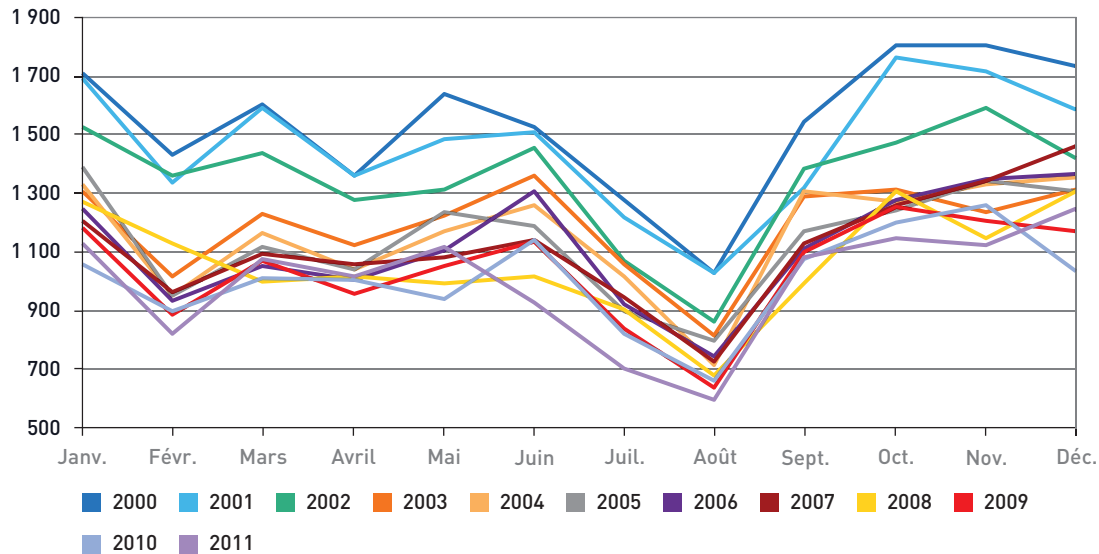
Les piétons tués augmentent très fortement d'octobre à janvier. En dehors de quelques rares exemptions liées aux conditions climatiques défavorables à leur déplacement (décembre 2010 plus particulièrement avec des épisodes répétés de neige et de verglas), le nombre de piétons tués double en décembre comparativement à juin.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN PIÉTON SELON LE MOIS

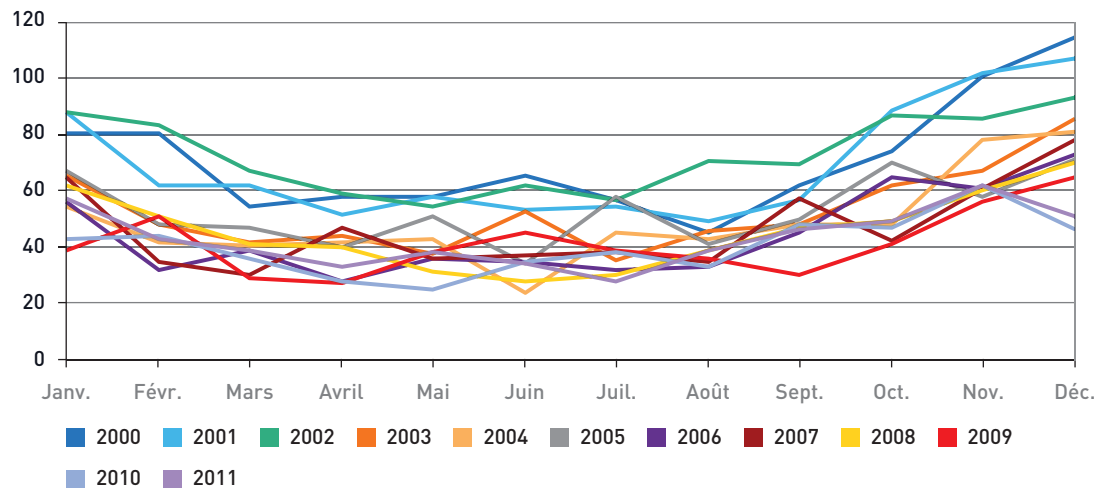
| Année             |                     | Janv.  | Févr.  | Mars  | Avril  | Mai    | Juin    | Juil.   | Août    | Sept.  | Oct.   | Nov.    | Déc.   |
|-------------------|---------------------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|--------|
| 2000              | Accidents corporels | 1 708  | 1 432  | 1 606 | 1 363  | 1 639  | 1 525   | 1 279   | 1 028   | 1 547  | 1 806  | 1 806   | 1 736  |
|                   | Personnes tuées     | 80     | 80     | 55    | 58     | 58     | 65      | 57      | 45      | 62     | 74     | 100     | 114    |
| 2001              | Accidents corporels | 1 691  | 1 338  | 1 594 | 1 360  | 1 484  | 1 508   | 1 217   | 1 027   | 1 319  | 1 765  | 1 718   | 1 583  |
|                   | Personnes tuées     | 88     | 62     | 62    | 51     | 58     | 53      | 55      | 49      | 57     | 89     | 102     | 107    |
| 2002              | Accidents corporels | 1 527  | 1 358  | 1 440 | 1 277  | 1 314  | 1 455   | 1 069   | 861     | 1 382  | 1 475  | 1 592   | 1 420  |
|                   | Personnes tuées     | 88     | 83     | 67    | 59     | 55     | 62      | 57      | 71      | 69     | 87     | 86      | 93     |
| 2003              | Accidents corporels | 1 309  | 1 015  | 1 232 | 1 123  | 1 225  | 1 360   | 1 060   | 815     | 1 289  | 1 315  | 1 236   | 1 314  |
|                   | Personnes tuées     | 65     | 48     | 42    | 44     | 37     | 52      | 35      | 46      | 48     | 62     | 67      | 86     |
| 2004              | Accidents corporels | 1 328  | 952    | 1 165 | 1 038  | 1 170  | 1 261   | 1 017   | 712     | 1 307  | 1 274  | 1 333   | 1 356  |
|                   | Personnes tuées     | 55     | 42     | 41    | 42     | 43     | 24      | 45      | 43      | 48     | 48     | 78      | 81     |
| 2005              | Accidents corporels | 1 387  | 949    | 1 115 | 1 038  | 1 233  | 1 189   | 895     | 797     | 1 172  | 1 241  | 1 344   | 1 304  |
|                   | Personnes tuées     | 67     | 48     | 47    | 40     | 51     | 34      | 58      | 41      | 50     | 70     | 58      | 71     |
| 2006              | Accidents corporels | 1 246  | 934    | 1 051 | 1 004  | 1 106  | 1 305   | 923     | 745     | 1 112  | 1 280  | 1 350   | 1 368  |
|                   | Personnes tuées     | 56     | 32     | 39    | 28     | 36     | 35      | 32      | 33      | 45     | 65     | 61      | 73     |
| 2007              | Accidents corporels | 1 205  | 961    | 1 092 | 1 060  | 1 080  | 1 141   | 943     | 728     | 1 131  | 1 259  | 1 344   | 1 463  |
|                   | Personnes tuées     | 65     | 35     | 30    | 47     | 36     | 37      | 38      | 35      | 57     | 42     | 61      | 78     |
| 2008              | Accidents corporels | 1 274  | 1 126  | 996   | 1 018  | 993    | 1 017   | 905     | 676     | 990    | 1 307  | 1 148   | 1 307  |
|                   | Personnes tuées     | 62     | 51     | 41    | 40     | 31     | 28      | 30      | 39      | 47     | 49     | 60      | 70     |
| 2009              | Accidents corporels | 1 183  | 888    | 1 069 | 956    | 1 051  | 1 134   | 836     | 639     | 1 097  | 1 251  | 1 204   | 1 169  |
|                   | Personnes tuées     | 39     | 51     | 29    | 27     | 38     | 45      | 39      | 36      | 30     | 41     | 56      | 65     |
| 2010              | Accidents corporels | 1 056  | 899    | 1 012 | 1 004  | 937    | 1 138   | 820     | 662     | 1 074  | 1 202  | 1 258   | 1 033  |
|                   | Personnes tuées     | 43     | 44     | 36    | 28     | 25     | 35      | 38      | 33      | 48     | 47     | 62      | 46     |
| 2011              | Accidents corporels | 1 130  | 822    | 1 073 | 1 016  | 1 116  | 926     | 704     | 595     | 1 080  | 1 146  | 1 122   | 1 246  |
|                   | Personnes tuées     | 57     | 43     | 39    | 33     | 38     | 34      | 28      | 39      | 46     | 49     | 62      | 51     |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents corporels | 1 337  | 1 056  | 1 204 | 1 105  | 1 196  | 1 247   | 972     | 774     | 1 208  | 1 360  | 1 371   | 1 358  |
|                   | Personnes tuées     | 64     | 52     | 44    | 41     | 42     | 42      | 43      | 42      | 51     | 60     | 71      | 78     |
| %<br>par mois     | Accidents corporels | 9,4 %  | 7,4 %  | 8,5 % | 7,8 %  | 8,4 %  | 8,8 %   | 6,9 %   | 5,5 %   | 8,5 %  | 9,6 %  | 9,7 %   | 9,6 %  |
|                   | Personnes tuées     | 10,1 % | 8,2 %  | 7 %   | 6,6 %  | 6,7 %  | 6,7 %   | 6,8 %   | 6,7 %   | 8 %    | 9,6 %  | 11,3 %  | 12,4 % |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 7 %    | -8,6 % | 6 %   | 1,2 %  | 19,1 % | -18,6 % | -14,1 % | -10,1 % | 0,6 %  | -4,7 % | -10,8 % | 20,6 % |
|                   | Personnes tuées     | 32,6 % | -2,3 % | 8,3 % | 17,9 % | 52 %   | -2,9 %  | -26,3 % | 18,2 %  | -4,2 % | 4,3 %  | 0 %     | 10,9 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTON SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le nombre d'accidents corporels impliquant un piéton selon les jours de la semaine, en similitude avec l'accidentalité globale, est légèrement plus élevé le vendredi (+ 12 % par rapport à la moyenne des jours du lundi au jeudi). Il chute le samedi, puis chute une nouvelle fois le dimanche. Pour ce dernier jour, le nombre d'accidents est systématiquement le plus faible de la semaine. Ces variations selon les jours sont sans évolution entre 2000 et 2011.

La mortalité des piétons connaît le même pic du vendredi. Puis elle baisse le samedi et le dimanche (jour de la semaine avec le moins de piétons tués soit 75 tués en moyenne sur la période 2000-2011).

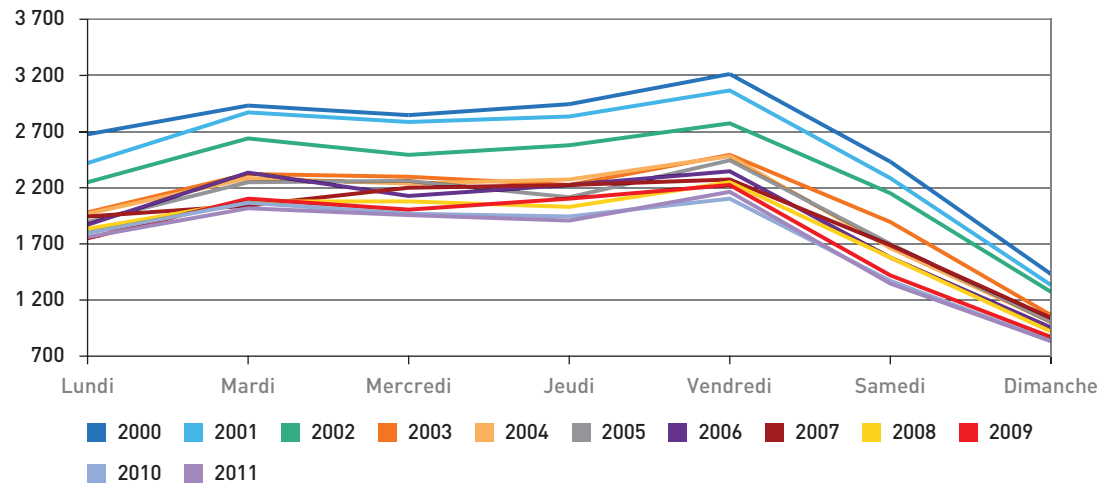
En comparant les deux graphiques, on peut noter la baisse moindre des piétons tués le week-end que le nombre d'accidents impliquant un piéton le week-end.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN PIÉTON SELON LE JOUR

| Année             |                     | Lundi  | Mardi   | Mercredi | Jeudi  | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|-------------------|---------------------|--------|---------|----------|--------|----------|--------|----------|
| 2000              | Accidents corporels | 2 675  | 2 937   | 2 846    | 2 948  | 3 208    | 2 430  | 1 431    |
|                   | Personnes tuées     | 106    | 129     | 113      | 113    | 139      | 136    | 111      |
| 2001              | Accidents corporels | 2 424  | 2 867   | 2 781    | 2 840  | 3 068    | 2 289  | 1 335    |
|                   | Personnes tuées     | 112    | 119     | 110      | 113    | 157      | 128    | 92       |
| 2002              | Accidents corporels | 2 250  | 2 645   | 2 494    | 2 581  | 2 776    | 2 149  | 1 275    |
|                   | Personnes tuées     | 115    | 126     | 120      | 134    | 144      | 118    | 119      |
| 2003              | Accidents corporels | 1 984  | 2 324   | 2 302    | 2 226  | 2 494    | 1 892  | 1 071    |
|                   | Personnes tuées     | 87     | 79      | 87       | 100    | 104      | 108    | 68       |
| 2004              | Accidents corporels | 1 967  | 2 291   | 2 240    | 2 271  | 2 477    | 1 661  | 1 006    |
|                   | Personnes tuées     | 76     | 88      | 83       | 103    | 97       | 82     | 59       |
| 2005              | Accidents corporels | 1 894  | 2 244   | 2 255    | 2 118  | 2 443    | 1 706  | 1 004    |
|                   | Personnes tuées     | 86     | 91      | 95       | 83     | 112      | 95     | 73       |
| 2006              | Accidents corporels | 1 869  | 2 333   | 2 130    | 2 219  | 2 342    | 1 580  | 951      |
|                   | Personnes tuées     | 64     | 88      | 81       | 76     | 84       | 84     | 58       |
| 2007              | Accidents corporels | 1 939  | 2 038   | 2 206    | 2 225  | 2 271    | 1 690  | 1 038    |
|                   | Personnes tuées     | 76     | 71      | 65       | 97     | 92       | 87     | 73       |
| 2008              | Accidents corporels | 1 829  | 2 075   | 2 073    | 2 032  | 2 253    | 1 579  | 916      |
|                   | Personnes tuées     | 72     | 82      | 76       | 71     | 97       | 85     | 65       |
| 2009              | Accidents corporels | 1 751  | 2 104   | 2 005    | 2 103  | 2 226    | 1 416  | 872      |
|                   | Personnes tuées     | 67     | 80      | 78       | 75     | 68       | 76     | 52       |
| 2010              | Accidents corporels | 1 801  | 2 071   | 1 972    | 1 944  | 2 105    | 1 367  | 835      |
|                   | Personnes tuées     | 63     | 84      | 68       | 74     | 74       | 58     | 64       |
| 2011              | Accidents corporels | 1 760  | 2 014   | 1 956    | 1 905  | 2 159    | 1 348  | 834      |
|                   | Personnes tuées     | 70     | 72      | 81       | 76     | 69       | 80     | 71       |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents corporels | 2 012  | 2 329   | 2 272    | 2 284  | 2 485    | 1 759  | 1 047    |
|                   | Personnes tuées     | 83     | 92      | 88       | 93     | 103      | 95     | 75       |
| %<br>par jour     | Accidents corporels | 14,2 % | 16,4 %  | 16 %     | 16,1 % | 17,5 %   | 12,4 % | 7,4 %    |
|                   | Personnes tuées     | 13,2 % | 14,7 %  | 14 %     | 14,8 % | 16,4 %   | 15 %   | 12 %     |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | -2,3 % | -2,8 %  | -0,8 %   | -2 %   | 2,6 %    | -1,4 % | -0,1 %   |
|                   | Personnes tuées     | 11,1 % | -14,3 % | 19,1 %   | 2,7 %  | -6,8 %   | 37,9 % | 10,9 %   |

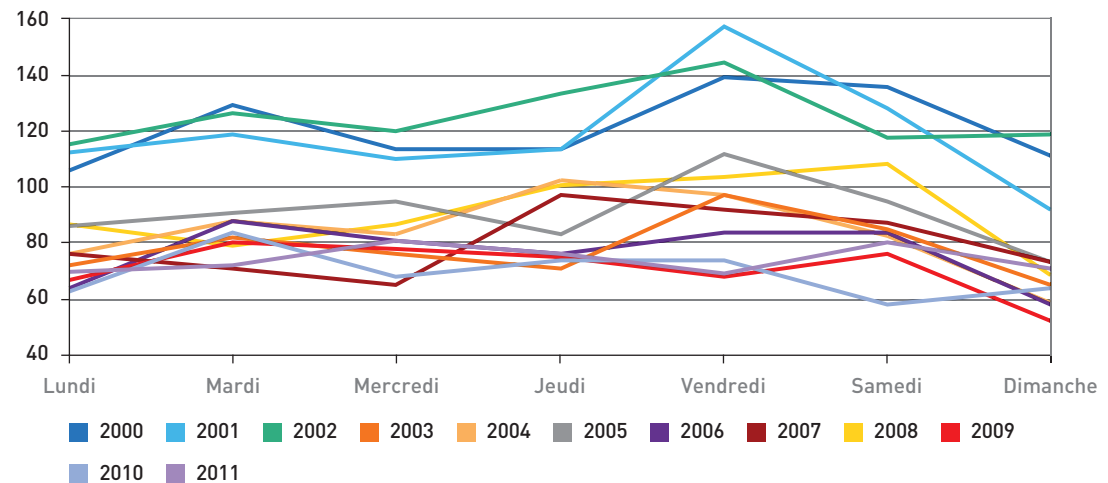
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTON SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS SELON LES JOURS

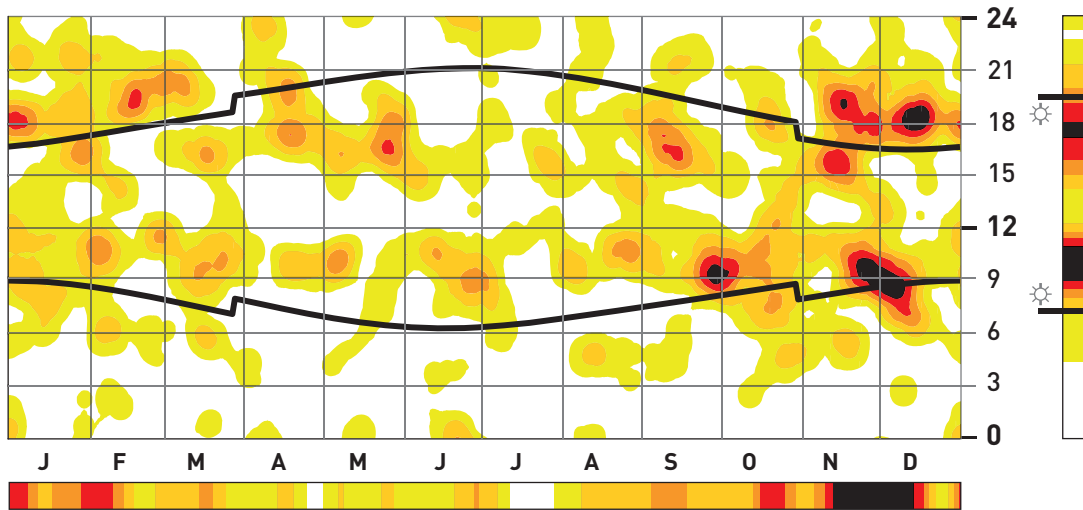
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



La représentation <sup>5</sup> croisée des heures et jours durant lesquelles les piétons ont été tués montre l'importance des mois d'hiver (novembre à février) et des tranches horaires de 8 heures à 10 heures et de 17 heures à 19 heures où des pics de mortalité apparaissent. La mortalité des piétons est à peu près nulle en pleine nuit. Le passage à l'heure d'hiver semble suivi d'une surmortalité dans la tranche horaire critique qui passe par ce changement du jour à l'obscurité : à mobilité égale, le passage brutal en « scène de nuit » perturbe manifestement les usagers. Ce phénomène semble s'atténuer au fil des semaines mais son effet se prolonge jusqu'au rétablissement de l'heure d'été.

<sup>5</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PIÉTONS SELON LE MOIS ET L'HEURE



| Tués/heure  | 46 h 09 | 14 h 27 | 8 h 39 | 6 h 09 | 4 h 46 | 3 h 51 |
|-------------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|
| Mortalité   | 93      | 191     | 137    | 61     | 26     | 12     |
| % mortalité | 18 %    | 37 %    | 26 %   | 12 %   | 5 %    | 5 %    |
| % année     | 49 %    | 31 %    | 13 %   | 4 %    | 1 %    | 1 %    |

**Fréquence de la mortalité selon les couleurs**

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 519 tués, soit 1 tué toutes les 16 h 53

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée des piétons<sup>6</sup>

En 2011, la part de responsabilité présumée des piétons dans les accidents corporels s'établit à 18 %. Dans les accidents mortels, elle est de 11 %. Cette part demeure très inférieure à celle de l'ensemble des conducteurs (46 % pour les accidents corporels et de 57 % pour les accidents mortels). En relation avec cette responsabilité, on note pour une part non négligeable la présence d'alcool (23 % des piétons présumés responsables dans les accidents corporels ont avec alcoolémie positive et 29 % dans les accidents mortels). Ces données sont probablement sous-estimées dans la mesure où la loi dite Badinter de 1985 exonère le piéton de toute responsabilité sauf faute inexcusable.

À l'inverse des autres catégories, la part de responsabilité des piétons est plus faible dans les accidents mortels que dans l'ensemble des accidents traduisant vraisemblablement un comportement plus prudent des piétons lié à une vulnérabilité ressentie systématique lors des chocs avec les autres usagers.

Depuis 2008, la responsabilité présumée des piétons ressort à la hausse y compris en 2011 en progressant notamment dans les accidents mortels de 4 points (7 % en 2008 contre 11 % en 2011).

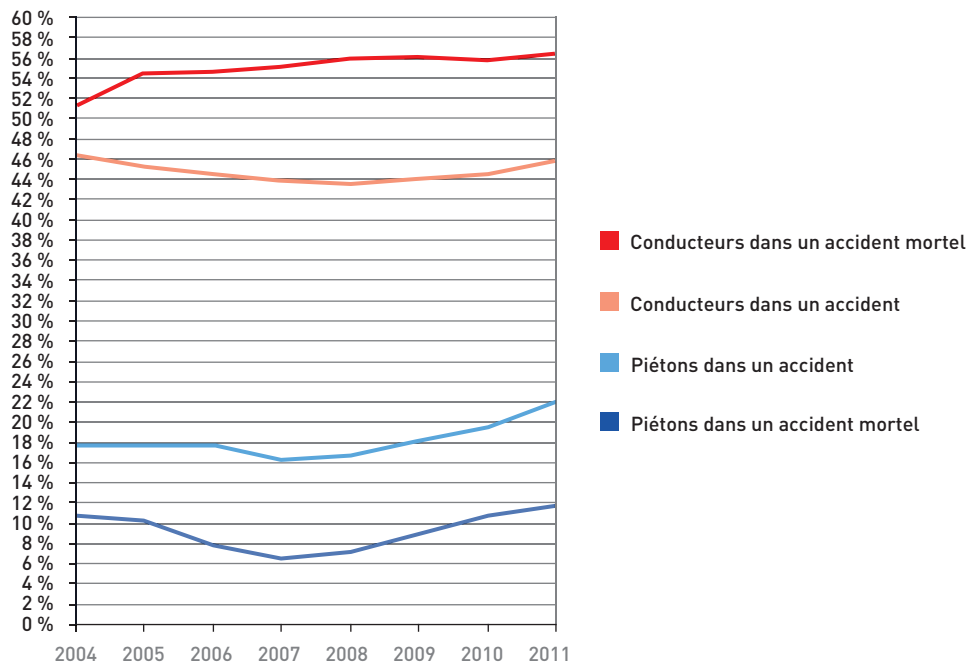
<sup>6</sup> Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES PIÉTONS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année          |                     | Piétons non responsables | Piétons responsables | Total piétons | Part des piétons responsables |
|----------------|---------------------|--------------------------|----------------------|---------------|-------------------------------|
| 2000           | Accidents corporels | 14 226                   | 5 282                | 19 508        | 27,1 %                        |
|                | Accidents mortels   | 747                      | 143                  | 890           | 16,1 %                        |
| 2001           | Accidents corporels | 13 950                   | 4 587                | 18 537        | 24,7 %                        |
|                | Accidents mortels   | 709                      | 153                  | 862           | 17,7 %                        |
| 2002           | Accidents corporels | 13 389                   | 3 782                | 17 171        | 22 %                          |
|                | Accidents mortels   | 805                      | 120                  | 925           | 13 %                          |
| 2003           | Accidents corporels | 11 902                   | 3 202                | 15 104        | 21,2 %                        |
|                | Accidents mortels   | 575                      | 79                   | 654           | 12,1 %                        |
| 2004           | Accidents corporels | 11 448                   | 3 230                | 14 678        | 22 %                          |
|                | Accidents mortels   | 526                      | 70                   | 596           | 11,7 %                        |
| 2005           | Accidents corporels | 11 661                   | 2 843                | 14 504        | 19,6 %                        |
|                | Accidents mortels   | 635                      | 76                   | 711           | 10,7 %                        |
| 2006           | Accidents corporels | 11 600                   | 2 579                | 14 179        | 18,2 %                        |
|                | Accidents mortels   | 549                      | 54                   | 603           | 9 %                           |
| 2007           | Accidents corporels | 11 898                   | 2 404                | 14 302        | 16,8 %                        |
|                | Accidents mortels   | 562                      | 43                   | 605           | 7,1 %                         |
| 2008           | Accidents corporels | 11 378                   | 2 211                | 13 589        | 16,3 %                        |
|                | Accidents mortels   | 570                      | 40                   | 610           | 6,6 %                         |
| 2009           | Accidents corporels | 10 874                   | 2 360                | 13 234        | 17,8 %                        |
|                | Accidents mortels   | 499                      | 42                   | 541           | 7,8 %                         |
| 2010           | Accidents corporels | 10 518                   | 2 262                | 12 780        | 17,7 %                        |
|                | Accidents mortels   | 461                      | 53                   | 514           | 10,3 %                        |
| 2011           | Accidents corporels | 10 423                   | 2 263                | 12 686        | 17,8 %                        |
|                | Accidents mortels   | 527                      | 64                   | 591           | 10,8 %                        |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | -0,9 %                   | 0 %                  | -0,7 %        | 0,8 %                         |
|                | Accidents mortels   | 14,3 %                   | 20,8 %               | 15 %          | 5 %                           |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES PIÉTONS  
ET DE L'ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR,  
fichier des accidents.

## Les bicyclettes<sup>7</sup>

### *Bilan général des vélos*

On rappellera que l'accidentalité des cyclistes est sous-estimée dans les analyses issues du fichier BAAC, ces accidents, notamment lorsqu'ils n'impliquent pas un véhicule à moteur, ne font pas toujours l'objet de l'intervention des forces de l'ordre.

En 2011, 7 % des accidents corporels ont impliqué au moins une bicyclette (4 567 accidents pour 65 024 au total) et 3,6 % des tués sont des cyclistes (141 tués cyclistes pour 3 963 tués au total).

Depuis 2000, la part de mortalité à vélo est relativement stable, alors que la part d'accidents corporels impliquant une bicyclette est en hausse régulière (passant de 5,2 % en 2000 à 7 % en 2011).

En référence aux baisses de l'accidentalité toutes catégories d'usagers confondues depuis 2000 (- 52 % pour les tués et - 46 % pour les accidents), les résultats de l'accidentalité des vélos sont moins probants (- 48 % pour les tués et - 28 % pour les accidents) mais pendant cette période, la pratique du vélo a connu un essor certain, notamment avec l'apparition des mises à disposition de vélos dans les grandes villes.

L'année 2011 a connu des mesures du Code de la route favorisant les déplacements à vélo : contresens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre et franchissement des feux rouges aux carrefours signalés. L'année 2011 connaît dans le même temps une hausse de + 7,2 % du nombre d'accident impliquant un vélo, hausse uniquement constatée en milieu urbain. L'année 2012 devra être observée pour évaluer dans quel sens ces mesures impactent l'accidentalité cycliste.

La mortalité des cyclistes connaît en 2011 sa plus faible valeur sur les 12 dernières années avec 141 tués.

<sup>7</sup> Vélo, abréviation de vélocipède est le terme usuel pour désigner une bicyclette. Bicyclette est le terme retenu dans le Code de la route.

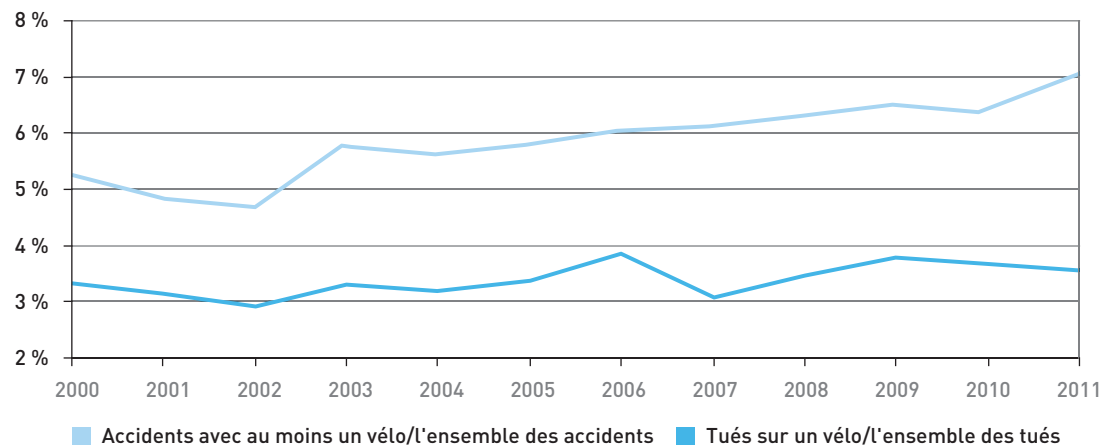


↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES BICYCLETTES

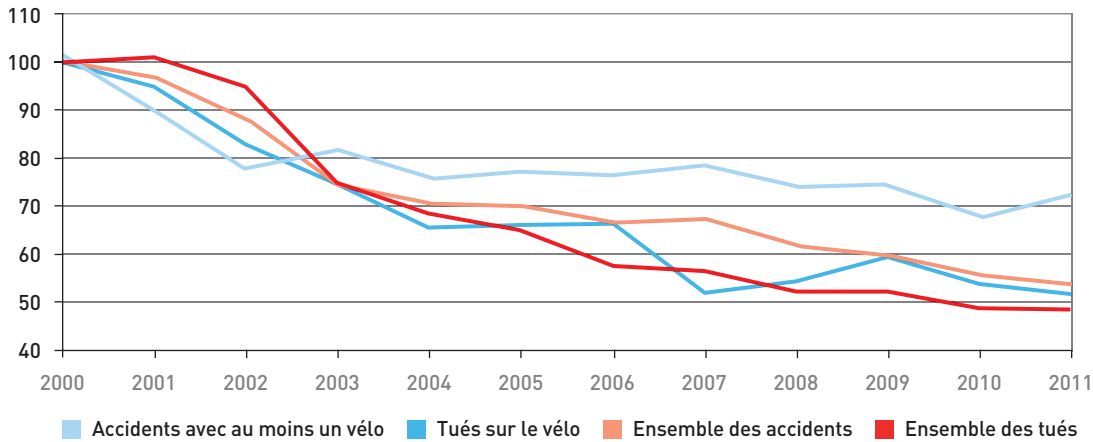
| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Nombre de véhicules dans les accidents corporels | Personnes tuées | Blessés      | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|--|-----------------|--------------|---------------------------|
| 2000                  | 6 335               | ND                     | 6 520  | 273             | 5 909        | ND                        |
| 2001                  | 5 617               | ND                     | 5 815  | 259             | 5 242        | ND                        |
| 2002                  | 4 906               | ND                     | 5 036  | 226             | 4 556        | ND                        |
| 2003                  | 5 161               | ND                     | 5 320  | 203             | 4 838        | ND                        |
| 2004                  | 4 777               | ND                     | 4 928  | 179             | 4 415        | ND                        |
| 2005                  | 4 883               | 184                    | 5 027  | 180             | 4 587        | 1 667                     |
| 2006                  | 4 835               | 187                    | 4 979  | 181             | 4 515        | 1 745                     |
| 2007                  | 4 954               | 151                    | 5 099  | 142             | 4 638        | 1 614                     |
| 2008                  | 4 677               | 154                    | 4 851  | 148             | 4 406        | 1 559                     |
| 2009                  | 4 697               | 167                    | 4 824  | 162             | 4 379        | 1 554                     |
| 2010                  | 4 260               | 148                    | 4 379  | 147             | 3 969        | 1 361                     |
| 2011                  | 4 567               | 143                    | 4 719  | 141             | 4 300        | 1 418                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>7,2 %</b>        | <b>- 3,4 %</b>         | <b>7,8 %</b>                                     | <b>- 4,1 %</b>  | <b>8,3 %</b> | <b>4,2 %</b>              |

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES BICYCLETTES DANS L'ACCIDENTALITÉ

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE BICYCLETTES ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

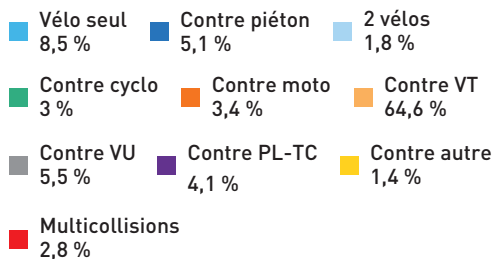
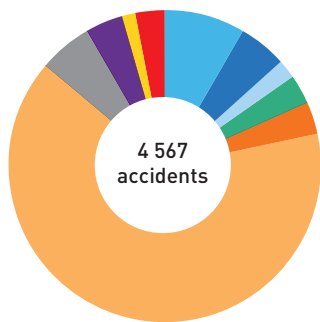
*Les antagonistes<sup>8</sup> des vélos*

En 2011, les cyclistes sont majoritairement accidentés en collision avec une voiture de tourisme (65 % des accidents corporels avec au moins un vélo), mais aussi pour une bonne part sans tiers (8,5 %).

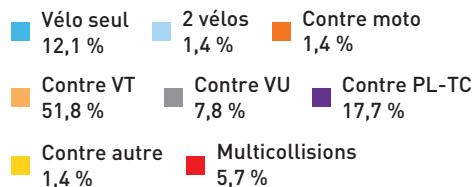
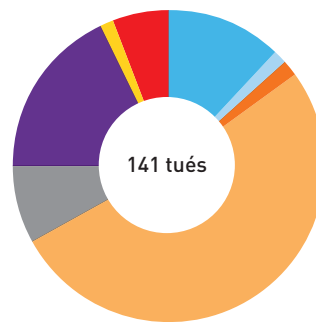
On rappellera que les accidents de cyclistes sans tiers sont assurément sous-estimés sachant qu'ils font rarement l'objet d'un signalement sauf accident grave.

52 % des cyclistes décèdent en 2011 lors de collisions avec un seul véhicule de tourisme, 18 % lors d'accidents avec un poids lourd ou un véhicule de transport en commun, mais aussi sans tiers (12 %).

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES EN BICYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>8</sup> Voir chapitre spécifique de ce bilan traitant des VU où sont précisées les raisons de la discontinuité des données de l'accidentalité pour cette catégorie.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE

|                 | Accidents corporels |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|-----------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                 | 2000                | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         |
| Vélo seul       | 339                 | 268          | 292          | 313          | 241          | 341          | 305          | 382          | 389          | 386          | 357          | 387          |
| Contre piéton   | 283                 | 244          | 225          | 235          | 270          | 251          | 272          | 286          | 253          | 257          | 251          | 232          |
| 2 vélos         | 79                  | 75           | 46           | 69           | 65           | 61           | 45           | 80           | 75           | 64           | 61           | 80           |
| Contre cyclo    | 192                 | 190          | 170          | 198          | 151          | 141          | 149          | 161          | 163          | 127          | 114          | 137          |
| Contre moto     | 189                 | 123          | 135          | 157          | 119          | 157          | 182          | 196          | 186          | 185          | 145          | 155          |
| Contre VT       | 4 585               | 4 011        | 3 450        | 3 549        | 3 302        | 3 399        | 3 156        | 3 156        | 2 944        | 3 028        | 2 761        | 2 948        |
| Contre VU       | 151                 | 167          | 137          | 178          | 164          | 134          | 227          | 276          | 273          | 251          | 234          | 250          |
| Contre PL-TC    | 234                 | 220          | 175          | 200          | 235          | 191          | 261          | 216          | 211          | 204          | 155          | 187          |
| Contre autre    | 67                  | 104          | 94           | 93           | 59           | 49           | 64           | 51           | 50           | 59           | 62           | 62           |
| Multicollisions | 216                 | 215          | 182          | 169          | 171          | 159          | 174          | 150          | 133          | 136          | 120          | 129          |
| <b>Total</b>    | <b>6 335</b>        | <b>5 617</b> | <b>4 906</b> | <b>5 161</b> | <b>4 777</b> | <b>4 883</b> | <b>4 835</b> | <b>4 954</b> | <b>4 677</b> | <b>4 697</b> | <b>4 260</b> | <b>4 567</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES CYCLISTES SELON L'ANTAGONISTE

|                             | Personnes tuées |              |              |            |              |              |              |              |              |              |              |              |
|-----------------------------|-----------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                             | 2000            | 2001         | 2002         | 2003       | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         |
| Vélo seul                   | 17              | 20           | 27           | 21         | 13           | 23           | 12           | 16           | 15           | 23           | 18           | 17           |
| Contre piéton               | 3               | 0            | 0            | 0          | 0            | 0            | 1            | 1            | 0            | 0            | 0            | 1            |
| 2 vélos                     | 0               | 1            | 4            | 1          | 3            | 1            | 1            | 0            | 4            | 2            | 1            | 2            |
| Contre cyclo                | 1               | 2            | 4            | 4          | 2            | 1            | 3            | 0            | 3            | 1            | 1            | 0            |
| Contre moto                 | 9               | 3            | 3            | 3          | 4            | 3            | 3            | 4            | 6            | 4            | 4            | 2            |
| Contre VT                   | 167             | 153          | 126          | 123        | 93           | 107          | 98           | 63           | 76           | 73           | 66           | 73           |
| Contre VU                   | 11              | 10           | 12           | 10         | 9            | 4            | 17           | 7            | 7            | 12           | 13           | 11           |
| Contre PL-TC                | 31              | 38           | 26           | 21         | 40           | 28           | 29           | 37           | 29           | 29           | 27           | 25           |
| Contre autre                | 12              | 12           | 6            | 12         | 3            | 4            | 8            | 6            | 2            | 3            | 5            | 2            |
| Multicollisions             | 22              | 19           | 17           | 7          | 12           | 10           | 9            | 8            | 6            | 15           | 12           | 8            |
| <b>Total</b>                | <b>273</b>      | <b>259</b>   | <b>226</b>   | <b>203</b> | <b>179</b>   | <b>181</b>   | <b>181</b>   | <b>142</b>   | <b>148</b>   | <b>162</b>   | <b>147</b>   | <b>141</b>   |
| <b>Vulnérabilité en duo</b> | <b>97,3%</b>    | <b>97,2%</b> | <b>96,6%</b> | <b>97%</b> | <b>97,3%</b> | <b>97,4%</b> | <b>97,6%</b> | <b>94,4%</b> | <b>94,8%</b> | <b>96,1%</b> | <b>94,4%</b> | <b>96,7%</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les collisions « corporelles »<sup>9</sup> en multicollision sont en baisse de – 40 %, celle avec les voitures de tourisme de – 35 % et celle contre les cyclomoteurs de – 29 %.

À l'inverse, les accidents avec un vélo seul ont augmenté (+ 14 %) avec toutefois une stabilité depuis 2007.

En 2011, par rapport à 2010, les accidents corporels impliquant au moins un vélo ont augmenté de + 7,2 %. Les seuls accidents avec au moins un vélo ayant diminué concernent les collisions corporelles avec un piéton (– 7,6 %). La plus forte hausse ressort dans les accidents de vélo entre eux (+ 30 %), puis contre les cyclomoteurs et les poids lourds ou véhicules de transport en commun (+ 20 % chacun).

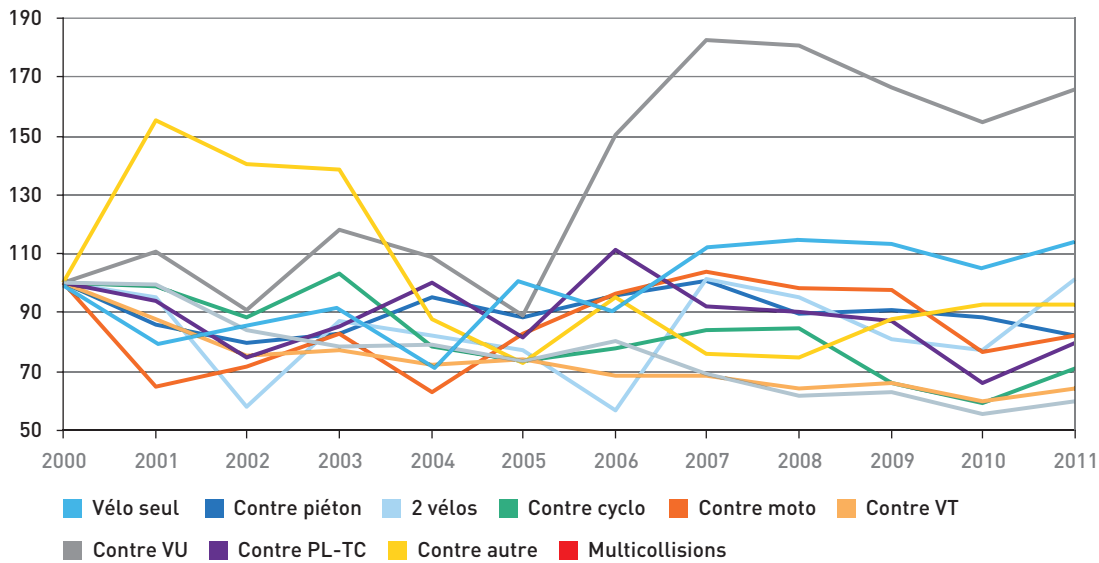
<sup>9</sup> Constituant des accidents corporels, mortels ou non ; donc ayant fait au moins une victime, blessée ou tuée.

La mortalité des cyclistes (- 48 % entre 2000 et 2011) est en baisse lorsqu'ils sont en collision avec une voiture de tourisme ou une motocyclette (respectivement -56 % et -77 %). Cette baisse masque cependant une hausse de la mortalité des cyclistes en collision avec une voiture de tourisme entre 2007 (63 tués) et 2011 (73 tués), et une stabilité de la mortalité des cyclistes depuis 2007 (150 tués en moyenne).

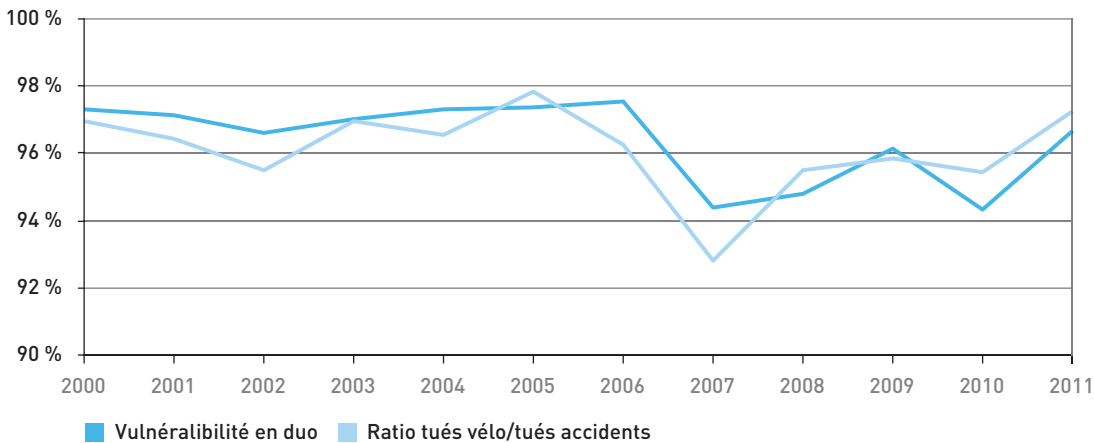
L'indice de vulnérabilité en duo des cyclistes (à savoir : la fréquence des décès d'un cycliste dans une collision mortelle à deux dont au moins un vélo,) ainsi que le ratio des cyclistes tués, sur les tués dans l'accident avec cycliste, sont tous deux stables si l'on compare les seules années 2000 et 2011.

Ces deux indices sont établis à un niveau très élevé (supérieur à 96 % en moyenne), ce qui reflète la vulnérabilité des cyclistes dans les accidents : lors des collisions mortelles entre un vélo et un antagoniste, les cyclistes décèdent presque systématiquement.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES BICYCLETTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ LES DEUX INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ EN BICYCLETTE



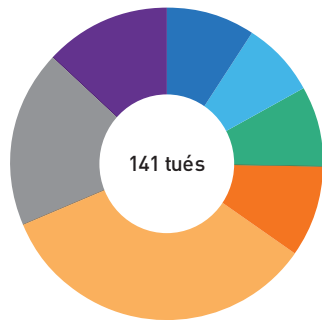
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Classes d'âge des victimes accidentées à vélo

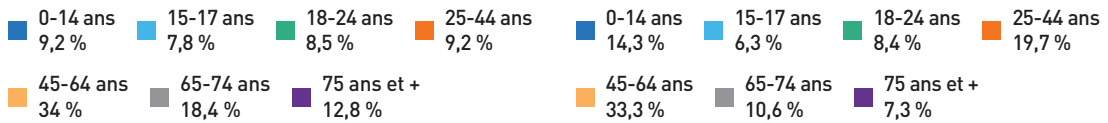
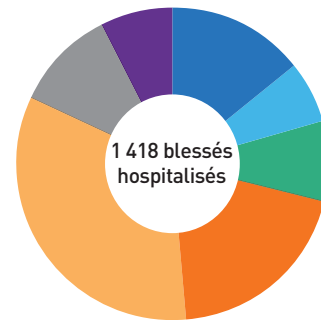
En 2011, 18 % des cyclistes tués et 21 % des blessés hospitalisés à vélo ont moins de 18 ans. Les plus de 64 ans représentent 31 % des tués mais seulement 18 % des blessés hospitalisés.

Rapportés au nombre d'habitants correspondant, les classes d'âge les plus touchées sont les 65-74 ans avec 0,52 tué pour 100 000 habitants et les 15-17 ans avec 0,49 tué pour 100 000 habitants.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN BICYCLETTE PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS EN BICYCLETTE SELON LES ÂGES



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, la baisse la plus importante de la mortalité cyclistes se situe dans la classe d'âge des 25-44 ans avec - 75 % ; la plus limitée concerne les 45-64 ans (- 28 %).

Par rapport à 2010, les cyclistes tués en 2011 augmente chez les jeunes (36 tués chez les moins de 25 ans contre 32 en 2010), alors que chez les 75 ans et plus la mortalité s'est réduite d'un tiers (27 tués en 2010 contre 18 en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES À BICYCLETTE SELON LA CLASSE D'ÂGE

| Année          | Personnes tuées |          |           |           |           |           |           |             |         | Blessés hospitalisés |          |           |           |           |           |           |             |       |
|----------------|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|---------|----------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|
|                | Inc.            | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total   | Inc.                 | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total |
| 2000           | 4               | 33       | 16        | 17        | 51        | 66        | 49        | 35          | 273     | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2001           | 2               | 24       | 10        | 15        | 45        | 68        | 56        | 40          | 259     | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2002           | 4               | 22       | 9         | 6         | 32        | 76        | 40        | 36          | 226     | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2003           | 4               | 21       | 13        | 13        | 33        | 55        | 30        | 34          | 203     | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2004           | 0               | 22       | 4         | 10        | 26        | 67        | 25        | 25          | 179     | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2005           | 0               | 12       | 12        | 13        | 25        | 51        | 36        | 31          | 180     | 3                    | 330      | 129       | 146       | 357       | 438       | 164       | 100         | 1 667 |
| 2006           | 1               | 14       | 8         | 13        | 17        | 51        | 36        | 41          | 181     | 7                    | 348      | 121       | 173       | 367       | 454       | 166       | 109         | 1 745 |
| 2007           | 1               | 11       | 6         | 10        | 34        | 38        | 21        | 21          | 142     | 1                    | 288      | 117       | 139       | 349       | 468       | 160       | 92          | 1 614 |
| 2008           | 0               | 16       | 5         | 16        | 21        | 41        | 20        | 29          | 148     | 0                    | 275      | 105       | 140       | 357       | 458       | 122       | 102         | 1 559 |
| 2009           | 0               | 13       | 5         | 7         | 29        | 57        | 31        | 20          | 162     | 0                    | 273      | 88        | 105       | 342       | 460       | 167       | 119         | 1 554 |
| 2010           | 0               | 12       | 9         | 11        | 18        | 44        | 26        | 27          | 147     | 0                    | 226      | 92        | 121       | 291       | 413       | 132       | 86          | 1 361 |
| 2011           | 0               | 13       | 11        | 12        | 13        | 48        | 26        | 18          | 141     | 0                    | 203      | 89        | 119       | 280       | 472       | 151       | 104         | 1 418 |
| Var. 2011/2010 | ND              | 8,3 %    | 22,2 %    | 9,1 %     | - 27,8 %  | 9,1 %     | 0 %       | - 33,3 %    | - 4,1 % | ND                   | - 10,2 % | - 3,3 %   | - 1,7 %   | - 3,8 %   | 14,3 %    | 14,4 %    | 20,9 %      | 4,2 % |

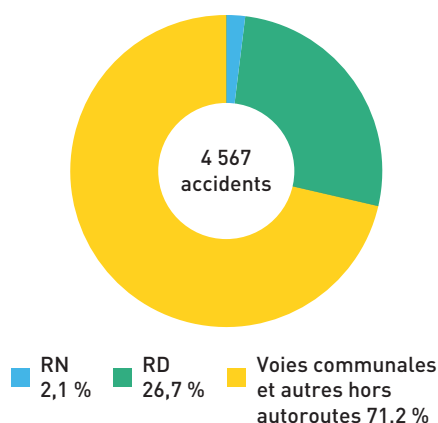
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des cyclistes par type de route<sup>10</sup>

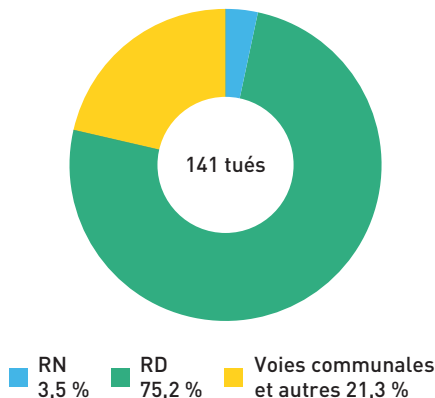
En 2011, 98 % des accidents corporels avec au moins un vélo se sont produits sur le réseau routier secondaire (dont 71 % sur les voies communales et 27 % sur les routes départementales).

La répartition de la mortalité des cyclistes est à l'opposé (75 % des tués à vélo le sont sur les routes départementales et 21 % sur les voies communales). Cette répartition de la mortalité est très semblable à la mortalité toutes catégories confondues (en ne tenant pas compte de la mortalité sur autoroutes).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À BICYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Par référence à 2007, la mortalité des cyclistes a diminué de - 38 % sur les routes nationales, de - 36 % sur les voies communales mais elle a augmenté de + 23 % sur les routes départementales.

Par rapport à 2010, le nombre de tués cyclistes est stable sur les routes départementales, quasi inchangés sur les routes nationales (+ 1 tué) et en baisse sur les voies communales (- 7 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE

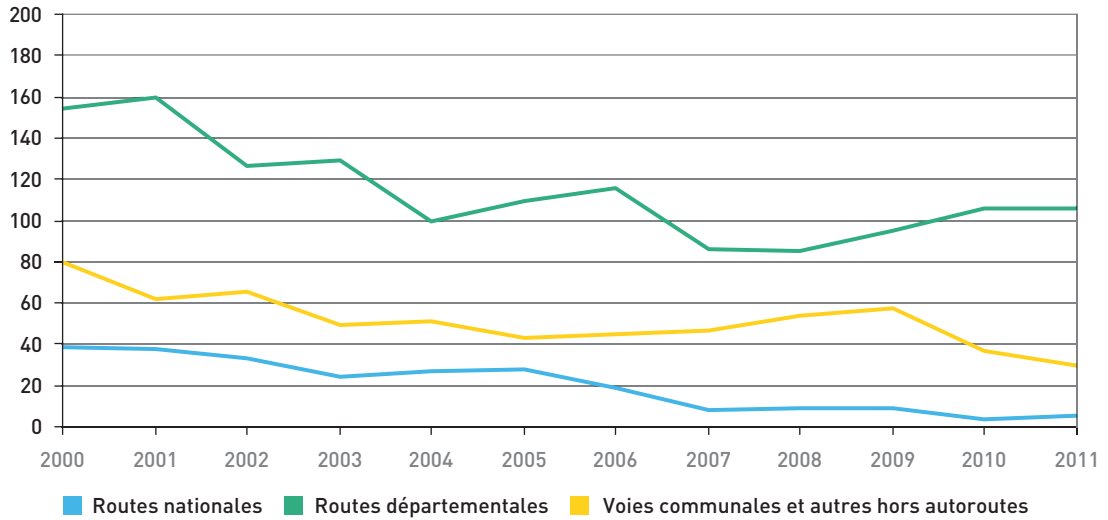
| Année          | Autoroutes          |                 |                      | RN                  |                 |                      | RD                  |                 |                      | Voies communales et autres |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels        | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 6                   | 0               | ND                   | 508                 | 38              | ND                   | 1 819               | 154             | ND                   | 4 002                      | 80              | ND                   | 6 335               | 273             | ND                   |
| 2001           | 5                   | 0               | ND                   | 461                 | 37              | ND                   | 1 637               | 159             | ND                   | 3 514                      | 62              | ND                   | 5 617               | 259             | ND                   |
| 2002           | 1                   | 1               | ND                   | 398                 | 33              | ND                   | 1 390               | 126             | ND                   | 3 117                      | 65              | ND                   | 4 906               | 226             | ND                   |
| 2003           | 2                   | 0               | ND                   | 396                 | 25              | ND                   | 1 402               | 129             | ND                   | 3 361                      | 49              | ND                   | 5 161               | 203             | ND                   |
| 2004           | 4                   | 1               | ND                   | 323                 | 27              | ND                   | 1 206               | 99              | ND                   | 3 244                      | 51              | ND                   | 4 777               | 179             | ND                   |
| 2005           | 7                   | 0               | 3                    | 355                 | 28              | 142                  | 1 173               | 109             | 577                  | 3 348                      | 43              | 945                  | 4 883               | 180             | 1 667                |
| 2006           | 4                   | 1               | 1                    | 269                 | 19              | 111                  | 1 125               | 116             | 666                  | 3 437                      | 45              | 967                  | 4 835               | 181             | 1 745                |
| 2007           | 4                   | 1               | 1                    | 205                 | 8               | 77                   | 1 162               | 86              | 647                  | 3 583                      | 47              | 889                  | 4 954               | 142             | 1 614                |
| 2008           | 3                   | 0               | 2                    | 147                 | 9               | 58                   | 1 097               | 85              | 648                  | 3 430                      | 54              | 851                  | 4 677               | 148             | 1 559                |
| 2009           | 1                   | 1               | 0                    | 105                 | 9               | 53                   | 1 283               | 95              | 700                  | 3 308                      | 57              | 801                  | 4 697               | 162             | 1 554                |
| 2010           | 0                   | 0               | 0                    | 81                  | 4               | 35                   | 1 128               | 106             | 609                  | 3 051                      | 37              | 717                  | 4 260               | 147             | 1 361                |
| 2011           | 2                   | 0               | 0                    | 94                  | 5               | 38                   | 1 219               | 106             | 645                  | 3 252                      | 30              | 735                  | 4 567               | 141             | 1 418                |
| Var. 2011/2010 | NS                  | NS              | NS                   | 16%                 | 25%             | 8,6%                 | 8,1%                | 0%              | 5,9%                 | 6,6%                       | - 18,9%         | 2,5%                 | 7,2%                | - 4,1%          | 4,2%                 |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

<sup>10</sup> La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005/2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux débute à partir de l'année 2007.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À BICYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE

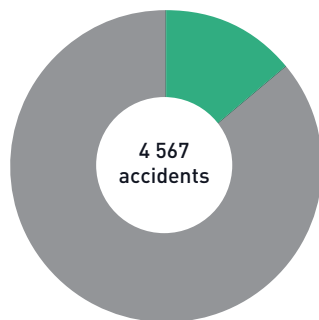
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



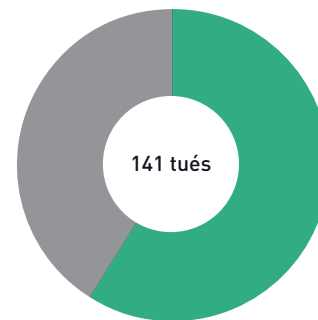
Les vélos et les milieux (agglomérations<sup>11</sup> par rapport à rase campagne<sup>12</sup>)

En 2011, les accidents corporels avec au moins une bicyclette se déroulent essentiellement en milieu urbain (86 %), mais les décès interviennent majoritairement en rase campagne (59 %). On devine que ce constat est le résultat des vitesses pratiquées par les antagonistes des cyclistes.

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE SELON LE MILIEU



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES EN BICYCLETTE SELON LE MILIEU



Source : ONISR, fichier des accidents.

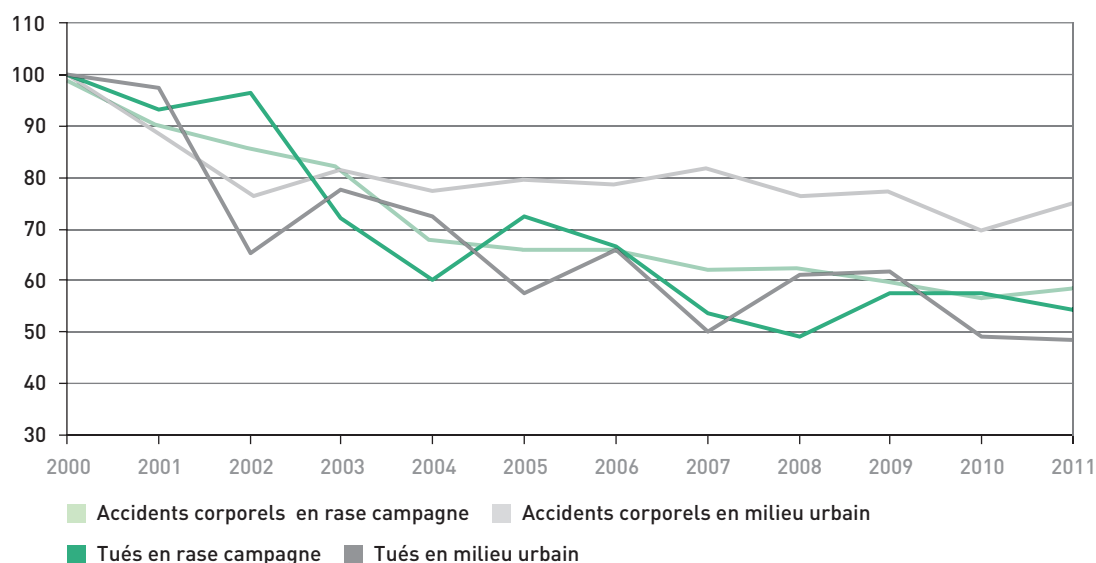
■ Rase campagne 14,1 % ■ Milieu urbain 85,9 %

■ Rase campagne 58,9 % ■ Milieu urbain 41,1 %

<sup>11</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

<sup>12</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

## ↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES BICYCLETTES SELON LE MILIEU (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, malgré des variations en dents de scie sur les douze années d'observation, le nombre d'accidents et de tués à vélo en rase campagne a baissé d'un niveau semblable (environ - 42 %).

Pour le milieu urbain, les résultats sont de - 25 % pour les accidents, et de - 52 % pour les tués, soit un écart de 27 points ; écart constant depuis 2005.

L'année 2011, en comparaison de 2010, est plus favorable à la rase campagne (+ 3,5 % pour les accidents et - 5,7 % pour les tués contre respectivement + 7,8 % et - 1,7 % pour le milieu urbain). La hausse de l'accidentalité vélo en milieu urbain pourrait être le résultat d'une augmentation de la pratique de ce mode de déplacement.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE SELON LE MILIEU

| Année                 | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 1 086               | 153             | ND                   | 5 249               | 120             | ND                   | 6 335               | 273             | ND                   |
| 2001                  | 987                 | 142             | ND                   | 4 630               | 117             | ND                   | 5 617               | 259             | ND                   |
| 2002                  | 938                 | 148             | ND                   | 3 968               | 78              | ND                   | 4 906               | 226             | ND                   |
| 2003                  | 898                 | 110             | ND                   | 4 263               | 93              | ND                   | 5 161               | 203             | ND                   |
| 2004                  | 745                 | 92              | ND                   | 4 032               | 87              | ND                   | 4 777               | 179             | ND                   |
| 2005                  | 725                 | 111             | 393                  | 4 158               | 69              | 1 274                | 4 883               | 180             | 1 667                |
| 2006                  | 725                 | 102             | 489                  | 4 110               | 79              | 1 256                | 4 835               | 181             | 1 745                |
| 2007                  | 681                 | 82              | 444                  | 4 273               | 60              | 1 170                | 4 954               | 142             | 1 614                |
| 2008                  | 684                 | 75              | 455                  | 3 993               | 73              | 1 104                | 4 677               | 148             | 1 559                |
| 2009                  | 656                 | 88              | 450                  | 4 041               | 74              | 1 104                | 4 697               | 162             | 1 554                |
| 2010                  | 622                 | 88              | 398                  | 3 638               | 59              | 963                  | 4 260               | 147             | 1 361                |
| 2011                  | 644                 | 83              | 419                  | 3 923               | 58              | 999                  | 4 567               | 141             | 1 418                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>3,5 %</b>        | <b>- 5,7 %</b>  | <b>5,3 %</b>         | <b>7,8 %</b>        | <b>- 1,7 %</b>  | <b>3,7 %</b>         | <b>7,2 %</b>        | <b>- 4,1 %</b>  | <b>4,2 %</b>         |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

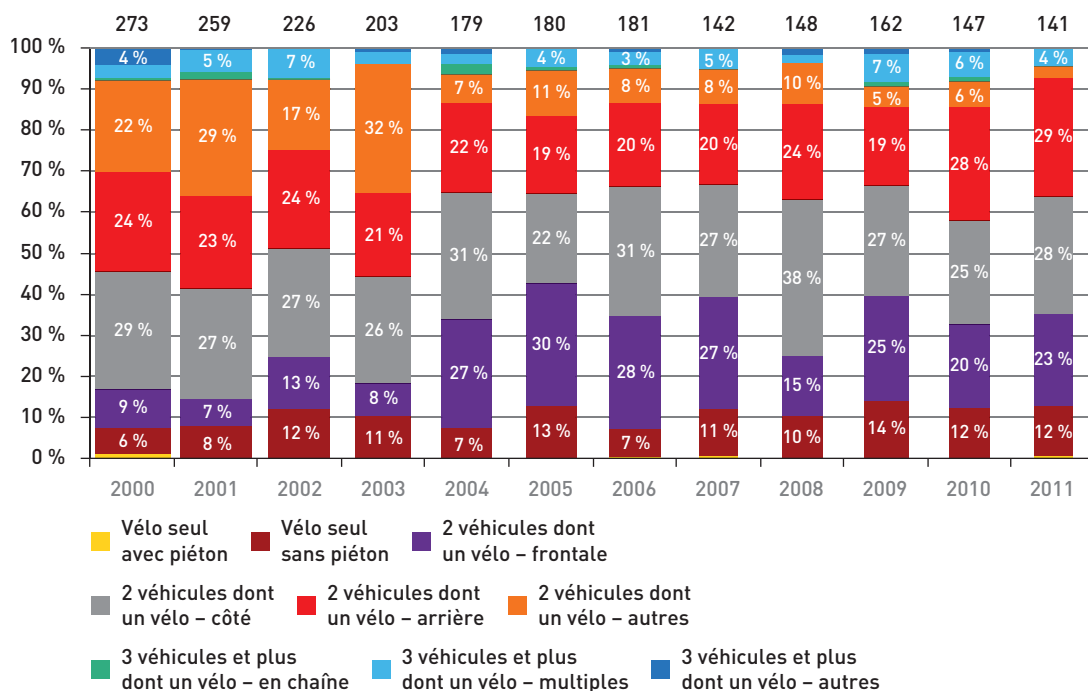


Les vélos – collisions et obstacles<sup>13</sup>

En 2011, 29 % de la mortalité des cyclistes résultent de collisions par l'arrière, 28 % de collisions sur le côté et 23 % de collisions frontales. Enfin, la mortalité des cyclistes seuls ressort à 12 %.

Ces différentes natures de collisions connaissent des variations très marquées depuis 2000. La part des collisions frontales a été multipliée par 2,5. Toutefois, l'effectif des tués à vélo correspondant a été divisé par 2.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À BICYCLETTE SELON LES TYPES DE COLLISION



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

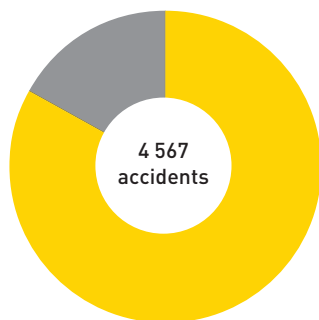
Les vélos et la luminosité

En 2011, les accidents corporels impliquant au moins un cycliste se sont produits de jour à 83 % et la mortalité des cyclistes est de 77 % de jour. Ne connaissant pas le trafic de nuit des cyclistes, il n'est pas possible d'en tirer un niveau de risque et notamment d'évaluer l'effet du modeste éclairage par ailleurs souvent absent des bicyclettes.

Par rapport à 2010, on constate notamment une augmentation du nombre de tués à vélo la nuit (+ 6 tués).

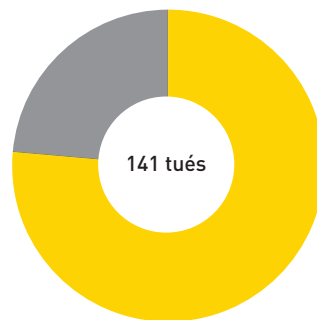
Depuis 2000, les accidents impliquant au moins un vélo ont évolué à l'identique de jour comme de nuit (- 28 % chacun). Le nombre de tués à vélo a décliné la nuit de - 53 % et le jour de - 47 %. La baisse de la mortalité des cyclistes de nuit est du même niveau que l'ensemble des accidents de nuit (- 55 %).

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ



Jour 83,2 % Nuit 16,8 %

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉS EN BICYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ

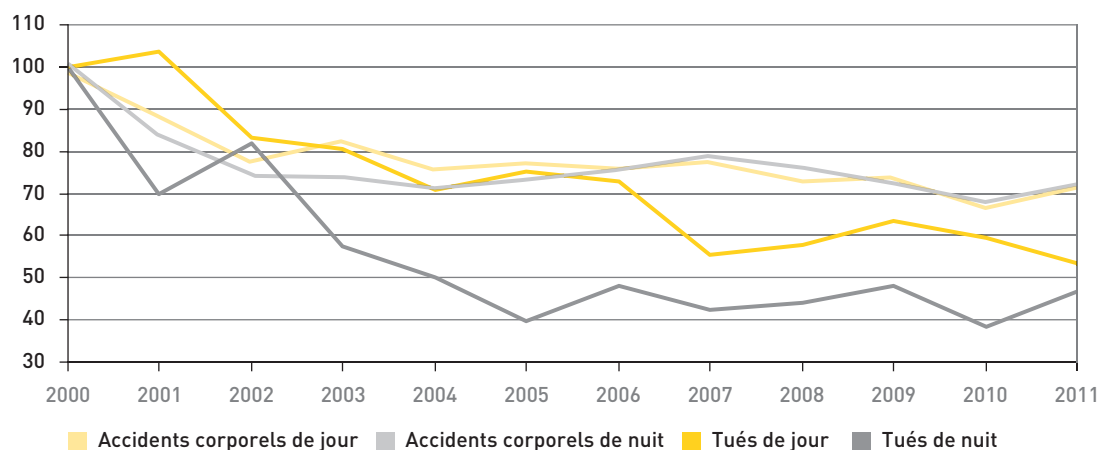


Jour 76,6 % Nuit 23,4 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>13</sup> Les effectifs des tués contre obstacles en vélo sont trop faibles pour assurer cette analyse.

## ↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES BICYCLETTES (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ

| Année                 | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 5 268               | 202             | ND                   | 1 067               | 71              | ND                   | 6 335               | 273             | ND                   |
| 2001                  | 4 727               | 210             | ND                   | 890                 | 49              | ND                   | 5 617               | 259             | ND                   |
| 2002                  | 4 119               | 168             | ND                   | 787                 | 58              | ND                   | 4 906               | 226             | ND                   |
| 2003                  | 4 378               | 162             | ND                   | 783                 | 41              | ND                   | 5 161               | 203             | ND                   |
| 2004                  | 4 021               | 143             | ND                   | 756                 | 35              | ND                   | 4 777               | 179             | ND                   |
| 2005                  | 4 106               | 152             | 1 421                | 777                 | 28              | 246                  | 4 883               | 180             | 1 667                |
| 2006                  | 4 032               | 147             | 1 477                | 803                 | 34              | 268                  | 4 835               | 181             | 1 745                |
| 2007                  | 4 115               | 112             | 1 386                | 839                 | 30              | 228                  | 4 954               | 142             | 1 614                |
| 2008                  | 3 869               | 117             | 1 303                | 808                 | 31              | 256                  | 4 677               | 148             | 1 559                |
| 2009                  | 3 928               | 128             | 1 336                | 769                 | 34              | 218                  | 4 697               | 162             | 1 554                |
| 2010                  | 3 539               | 120             | 1 144                | 721                 | 27              | 217                  | 4 260               | 147             | 1 361                |
| 2011                  | 3 801               | 108             | 1 198                | 766                 | 33              | 220                  | 4 567               | 141             | 1 418                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>7,4 %</b>        | <b>- 10 %</b>   | <b>4,7 %</b>         | <b>6,2 %</b>        | <b>22,2 %</b>   | <b>1,4 %</b>         | <b>7,2 %</b>        | <b>- 4,1 %</b>  | <b>4,2 %</b>         |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les vélos – mois, jours et heures

La saisonnalité des accidents corporels de cyclistes est restée stable entre 2000 et 2011, avec un profil présentant un pic en juin et en septembre et une basse saison en automne et en hiver. Cette saisonnalité est très comparable à celle des motocyclettes. Au final, ces variations traduisent la forte corrélation de l'usage du vélo avec les conditions météorologiques.

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 5,1 % au minimum (février avec 255 accidents en moyenne) pour atteindre 11,7 % au maximum (juillet avec 581 accidents en moyenne).

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents a augmenté surtout en décembre (+ 44 %) mais en 2010 était au plus bas compte tenu des nombreux épisodes neigeux pendant tout le mois, février (+ 40 % pour les mêmes raisons que décembre), et mai (+ 28,3 %). En revanche, il a baissé de -17 % en juillet et de -6,9 % en juin.

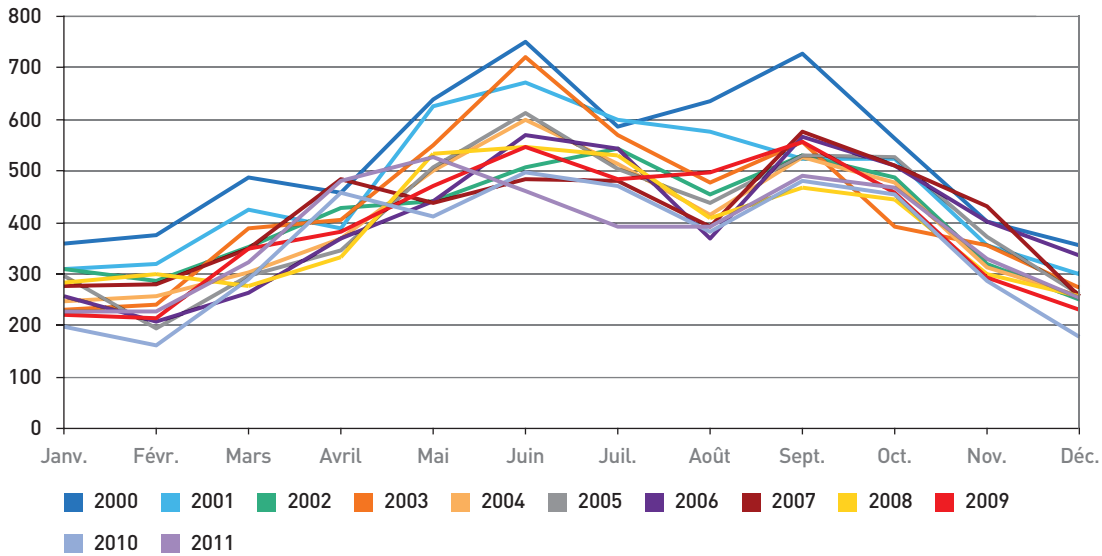
Le cycle annuel de la mortalité, bien qu'en apparence moins structuré, présente un profil similaire à celui des accidents avec au moins un vélo. Pour les tués, l'écart entre les deux mois extrêmes est de 7,5 points (5,1 % en février contre 12,6 % en juillet en moyenne). Les effectifs mensuels de la mortalité étant réduits, il convient d'être prudent sur les interprétations de ces résultats.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE SELON LE MOIS

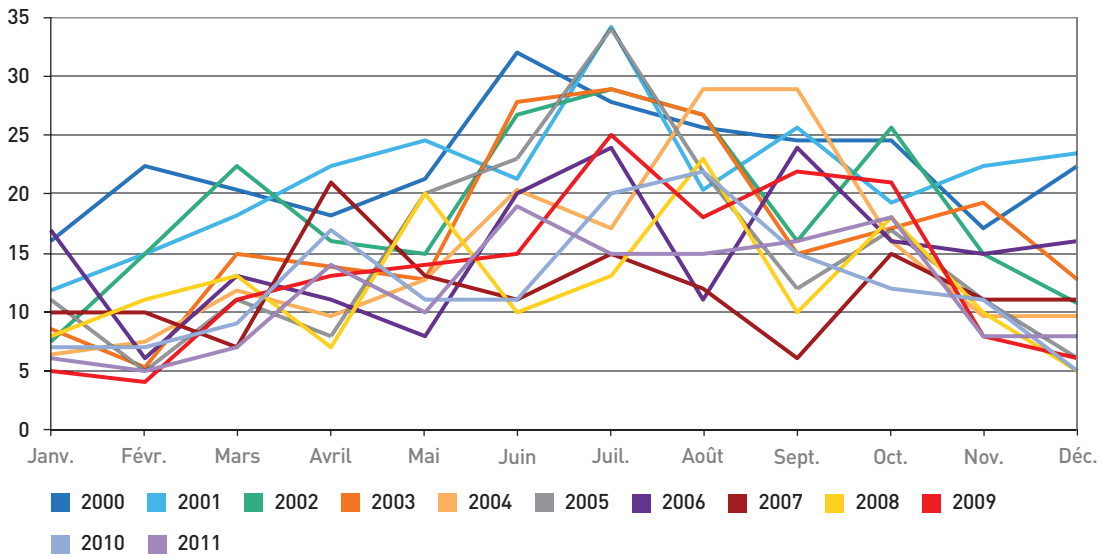
| Année             |                     | Janv.  | Fév.   | Mars   | Avril    | Mai     | Juin    | Juil.    | Août     | Sept.  | Oct.  | Nov.   | Déc.   |
|-------------------|---------------------|--------|--------|--------|----------|---------|---------|----------|----------|--------|-------|--------|--------|
| 2000              | Accidents corporels | 360    | 374    | 487    | 457      | 638     | 751     | 586      | 637      | 726    | 563   | 401    | 355    |
|                   | Personnes tuées     | 16     | 22     | 20     | 18       | 21      | 32      | 28       | 26       | 25     | 25    | 17     | 22     |
| 2001              | Accidents corporels | 311    | 320    | 425    | 388      | 625     | 673     | 598      | 575      | 522    | 524   | 357    | 299    |
|                   | Personnes tuées     | 12     | 15     | 18     | 22       | 25      | 21      | 34       | 20       | 26     | 19    | 22     | 24     |
| 2002              | Accidents corporels | 311    | 286    | 352    | 428      | 440     | 507     | 544      | 453      | 530    | 487   | 319    | 249    |
|                   | Personnes tuées     | 7      | 15     | 22     | 16       | 15      | 27      | 29       | 27       | 16     | 26    | 15     | 11     |
| 2003              | Accidents corporels | 232    | 241    | 387    | 405      | 549     | 722     | 571      | 478      | 557    | 393   | 354    | 272    |
|                   | Personnes tuées     | 9      | 5      | 15     | 14       | 13      | 28      | 29       | 27       | 15     | 17    | 19     | 13     |
| 2004              | Accidents corporels | 247    | 258    | 302    | 370      | 500     | 598     | 512      | 414      | 528    | 478   | 314    | 256    |
|                   | Personnes tuées     | 6      | 7      | 12     | 10       | 13      | 20      | 17       | 29       | 29     | 16    | 10     | 10     |
| 2005              | Accidents corporels | 295    | 193    | 297    | 347      | 506     | 611     | 505      | 439      | 529    | 528   | 373    | 260    |
|                   | Personnes tuées     | 11     | 5      | 11     | 8        | 20      | 23      | 34       | 22       | 12     | 17    | 11     | 6      |
| 2006              | Accidents corporels | 258    | 208    | 263    | 368      | 441     | 571     | 543      | 368      | 565    | 511   | 402    | 337    |
|                   | Personnes tuées     | 17     | 6      | 13     | 11       | 8       | 20      | 24       | 11       | 24     | 16    | 15     | 16     |
| 2007              | Accidents corporels | 276    | 281    | 349    | 483      | 438     | 484     | 481      | 391      | 575    | 509   | 431    | 256    |
|                   | Personnes tuées     | 10     | 10     | 7      | 21       | 13      | 11      | 15       | 12       | 6      | 15    | 11     | 11     |
| 2008              | Accidents corporels | 282    | 299    | 278    | 333      | 532     | 546     | 529      | 409      | 468    | 444   | 299    | 258    |
|                   | Personnes tuées     | 8      | 11     | 13     | 7        | 20      | 10      | 13       | 23       | 10     | 18    | 10     | 5      |
| 2009              | Accidents corporels | 221    | 214    | 349    | 382      | 471     | 546     | 483      | 497      | 556    | 456   | 293    | 229    |
|                   | Personnes tuées     | 5      | 4      | 11     | 13       | 14      | 15      | 25       | 18       | 22     | 21    | 8      | 6      |
| 2010              | Accidents corporels | 196    | 162    | 289    | 459      | 410     | 496     | 470      | 382      | 480    | 454   | 285    | 177    |
|                   | Personnes tuées     | 7      | 7      | 9      | 17       | 11      | 11      | 20       | 22       | 15     | 12    | 11     | 5      |
| 2011              | Accidents corporels | 228    | 226    | 324    | 480      | 526     | 462     | 392      | 391      | 490    | 466   | 328    | 254    |
|                   | Personnes tuées     | 6      | 5      | 7      | 14       | 10      | 19      | 15       | 15       | 16     | 18    | 8      | 8      |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents corporels | 268    | 255    | 342    | 408      | 506     | 581     | 518      | 453      | 544    | 484   | 346    | 267    |
|                   | Personnes tuées     | 10     | 9      | 13     | 14       | 15      | 20      | 24       | 21       | 18     | 18    | 13     | 11     |
| %<br>par mois     | Accidents corporels | 5,4 %  | 5,1 %  | 6,9 %  | 8,2 %    | 10,2 %  | 11,7 %  | 10,4 %   | 9,1 %    | 10,9 % | 9,7 % | 7 %    | 5,4 %  |
|                   | Personnes tuées     | 5,1 %  | 5,1 %  | 7,1 %  | 7,6 %    | 8,2 %   | 10,6 %  | 12,6 %   | 11,2 %   | 9,6 %  | 9,8 % | 7 %    | 6,1 %  |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 16,3 % | 39,5 % | 12,1 % | 4,6 %    | 28,3 %  | - 6,9 % | - 16,6 % | 2,4 %    | 2,1 %  | 2,6 % | 15,1 % | 43,5 % |
|                   | Personnes tuées     | NS     | NS     | NS     | - 17,6 % | - 9,1 % | NS      | - 25 %   | - 31,8 % | 6,7 %  | 50 %  | NS     | NS     |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À BICYCLETTE SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

De 2000 à 2011, l'accidentalité corporelle des vélos est particulièrement élevée le mercredi (17 % des accidents). Viennent ensuite le vendredi et le mardi (16 % des accidents chacun). Les accidents de vélo chutent le week-end (le dimanche est le jour le moins accidenté avec environ 10 % des accidents).

Depuis 2000, la répartition des tués selon les jours de la semaine ne fait pas ressortir de variations aussi nettes en semaine. Du lundi au vendredi, les parts de la mortalité journalière s'établissent entre 14,1 % et 15,1 %.

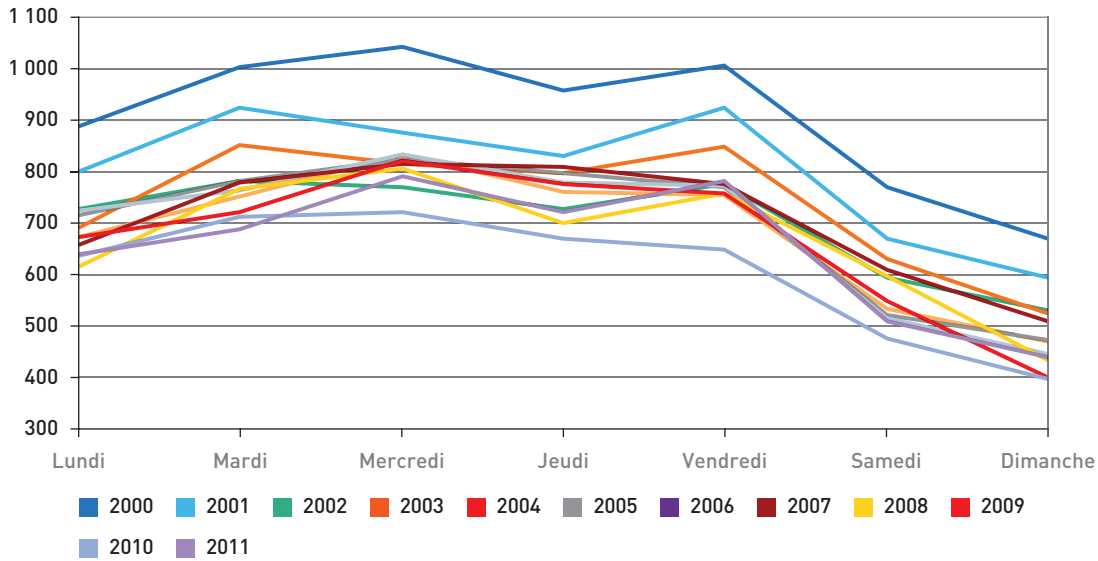
La mortalité baisse le week-end (13,8 % des personnes tuées à vélo le samedi et 12,7 % le dimanche).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE SELON LE JOUR

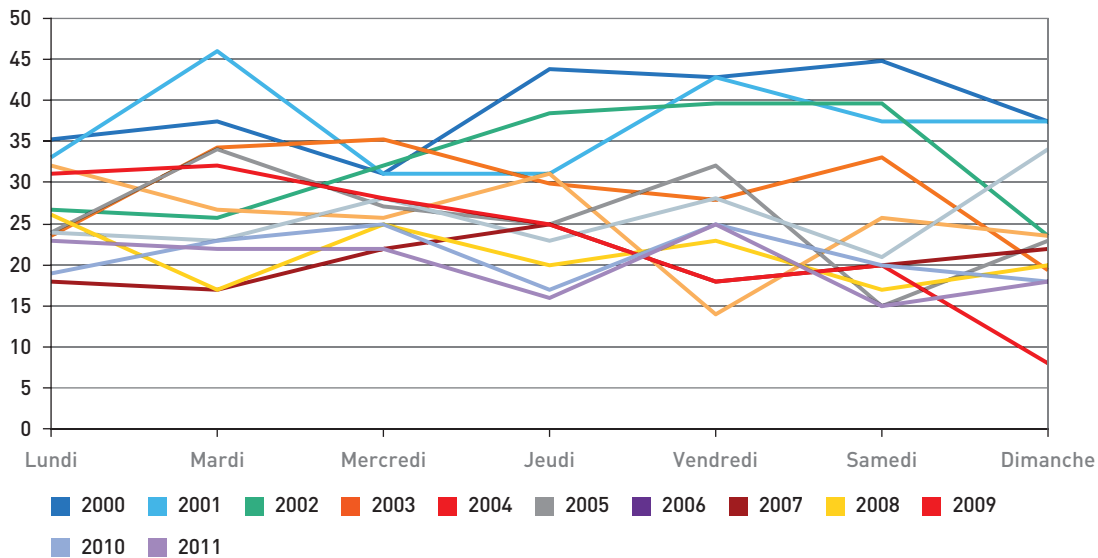
| Année             |                     | Lundi  | Mardi   | Mercredi | Jeudi   | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|-------------------|---------------------|--------|---------|----------|---------|----------|--------|----------|
| 2000              | Accidents corporels | 888    | 1 004   | 1 041    | 959     | 1 005    | 769    | 669      |
|                   | Personnes tuées     | 35     | 37      | 31       | 44      | 43       | 45     | 37       |
| 2001              | Accidents corporels | 801    | 925     | 875      | 829     | 924      | 669    | 594      |
|                   | Personnes tuées     | 33     | 46      | 31       | 31      | 43       | 37     | 37       |
| 2002              | Accidents corporels | 728    | 783     | 770      | 728     | 775      | 593    | 529      |
|                   | Personnes tuées     | 27     | 26      | 32       | 38      | 40       | 40     | 24       |
| 2003              | Accidents corporels | 692    | 852     | 815      | 796     | 850      | 631    | 525      |
|                   | Personnes tuées     | 24     | 34      | 35       | 30      | 28       | 33     | 19       |
| 2004              | Accidents corporels | 674    | 753     | 833      | 761     | 755      | 532    | 469      |
|                   | Personnes tuées     | 32     | 27      | 26       | 31      | 14       | 26     | 24       |
| 2005              | Accidents corporels | 715    | 781     | 824      | 797     | 770      | 522    | 474      |
|                   | Personnes tuées     | 24     | 34      | 27       | 25      | 32       | 15     | 23       |
| 2006              | Accidents corporels | 723    | 764     | 833      | 780     | 773      | 516    | 446      |
|                   | Personnes tuées     | 24     | 23      | 28       | 23      | 28       | 21     | 34       |
| 2007              | Accidents corporels | 657    | 780     | 816      | 810     | 775      | 608    | 508      |
|                   | Personnes tuées     | 18     | 17      | 22       | 25      | 18       | 20     | 22       |
| 2008              | Accidents corporels | 616    | 766     | 807      | 701     | 758      | 597    | 432      |
|                   | Personnes tuées     | 26     | 17      | 25       | 20      | 23       | 17     | 20       |
| 2009              | Accidents corporels | 674    | 721     | 820      | 776     | 757      | 550    | 399      |
|                   | Personnes tuées     | 31     | 32      | 28       | 25      | 18       | 20     | 8        |
| 2010              | Accidents corporels | 635    | 711     | 720      | 671     | 648      | 477    | 398      |
|                   | Personnes tuées     | 19     | 23      | 25       | 17      | 25       | 20     | 18       |
| 2011              | Accidents corporels | 640    | 687     | 791      | 720     | 781      | 509    | 439      |
|                   | Personnes tuées     | 23     | 22      | 22       | 16      | 25       | 15     | 18       |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents corporels | 704    | 794     | 829      | 777     | 798      | 581    | 490      |
|                   | Personnes tuées     | 26     | 28      | 28       | 27      | 28       | 26     | 24       |
| % par mois        | Accidents corporels | 14,1 % | 16 %    | 16,7 %   | 15,6 %  | 16 %     | 11,7 % | 9,9 %    |
|                   | Personnes tuées     | 14,1 % | 15,1 %  | 14,8 %   | 14,5 %  | 15 %     | 13,8 % | 12,7 %   |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 0,8 %  | - 3,4 % | 9,9 %    | 7,3 %   | 20,5 %   | 6,7 %  | 10,3 %   |
|                   | Personnes tuées     | 21,1 % | - 4,3 % | - 12 %   | - 5,9 % | 0 %      | - 25 % | 0 %      |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À BICYCLETTE SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

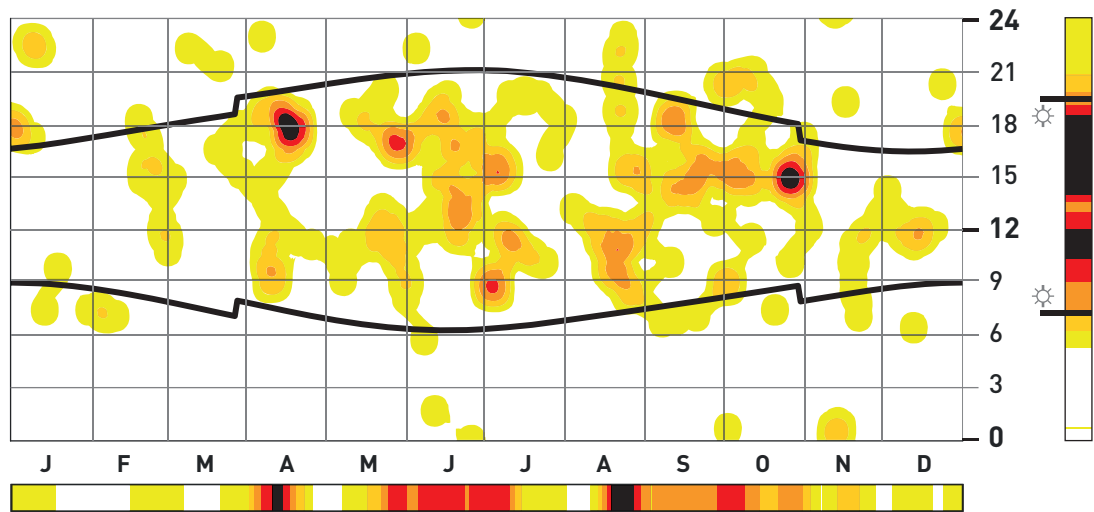
Le graphe <sup>14</sup> ci-après, ci-après, qui montre la double distribution de la mortalité cycliste selon le mois et l'heure, traduit les particularités de la pratique du vélo, notamment celui de loisir qui a lieu par beau temps en pleine journée.

La fréquence de la mortalité à vélo est à son maximum entre 7 et 20 heures avec un pic vers 12 heures, puis sur la plage 15-18 heures. Durant cette plage horaire, les cyclistes décèdent à l'intersaison (avril et octobre).

Entre 22 heures et 3 heures, les décès de cyclistes sont très rares.

<sup>14</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ VÉLOS SELON LE MOIS ET L'HEURE



Fréquence de la mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

|             | 240 h 15 | 28 h 38 | 16 h 37 | 11 h 56 | 9 h 12 | 7 h 22 |
|-------------|----------|---------|---------|---------|--------|--------|
| Mortalité   | 26       | 60      | 34      | 16      | 3      | 2      |
| % mortalité | 18 %     | 42 %    | 24 %    | 12 %    | 2 %    | 2 %    |
| % année     | 71 %     | 20 %    | 6 %     | 2 %     | 0 %    | 0 %    |

Total : 141 tués, soit 1 tué toutes les 62 h 08

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée<sup>15</sup> des conducteurs de vélo dans les accidents

Pour les cyclistes, la responsabilité présumée des conducteurs de vélos dans les accidents mortels est stable aux alentours de 33 %. Elle a chuté fortement en 2009 (30 % de conducteurs de vélos sont présumés responsables) pour remonter et atteindre 33 % en 2011. Ce taux est nettement inférieur à celui de l'ensemble des conducteurs (57 % en 2011). Cette imputation de l'accident par la responsabilité présumée peut se trouver biaisée par le fait que le cycliste depuis la loi dite Badinter n'est pas considérée comme responsable sauf cas de force majeure.

Pour les accidents corporels, la présomption de responsabilité des cyclistes a chuté jusqu'en 2008 (passage de 36 % en 2004 à 30 % en 2008) puis s'est stabilisée à 31 %. Comme pour les accidents mortels, ce niveau est inférieur à l'ensemble des conducteurs responsables dans un accident corporels (46 % en 2011).

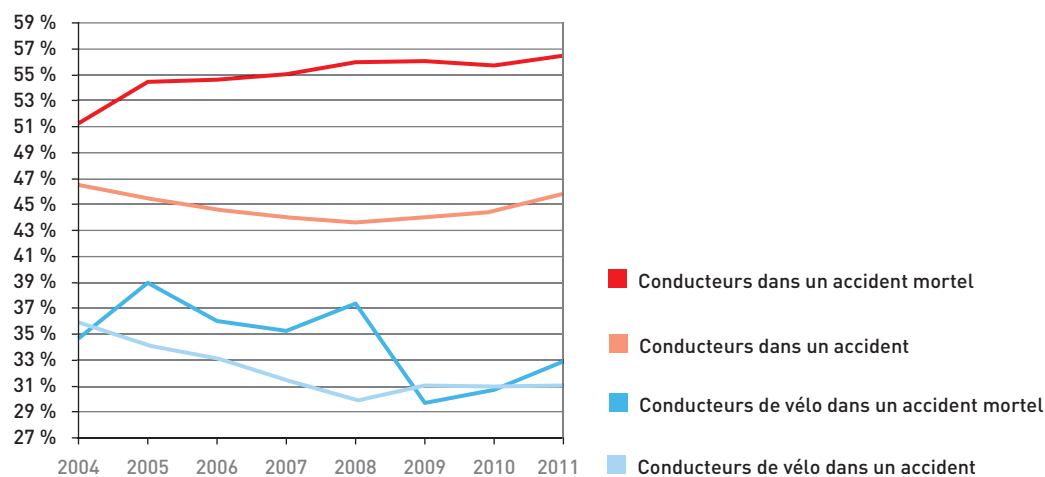
<sup>15</sup> Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années, où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS CYCLISTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année          |                     | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Total conducteurs | Part des conducteurs responsables |
|----------------|---------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------------|
| 2000           | Accidents corporels | 4 750                        | 1 727                    | 6 477             | 26,7 %                            |
|                | Accidents mortels   | 250                          | 35                       | 285               | 12,3 %                            |
| 2001           | Accidents corporels | 4 311                        | 1 466                    | 5 777             | 25,4 %                            |
|                | Accidents mortels   | 248                          | 27                       | 275               | 9,8 %                             |
| 2002           | Accidents corporels | 3 711                        | 1 291                    | 5 002             | 25,8 %                            |
|                | Accidents mortels   | 215                          | 17                       | 232               | 7,3 %                             |
| 2003           | Accidents corporels | 3 943                        | 1 355                    | 5 298             | 25,6 %                            |
|                | Accidents mortels   | 178                          | 26                       | 204               | 12,7 %                            |
| 2004           | Accidents corporels | 3 131                        | 1 746                    | 4 877             | 35,8 %                            |
|                | Accidents mortels   | 117                          | 62                       | 179               | 34,6 %                            |
| 2005           | Accidents corporels | 3 279                        | 1 694                    | 4 973             | 34,1 %                            |
|                | Accidents mortels   | 119                          | 76                       | 195               | 39 %                              |
| 2006           | Accidents corporels | 3 304                        | 1 633                    | 4 937             | 33,1 %                            |
|                | Accidents mortels   | 128                          | 72                       | 200               | 36 %                              |
| 2007           | Accidents corporels | 3 471                        | 1 585                    | 5 056             | 31,3 %                            |
|                | Accidents mortels   | 99                           | 54                       | 153               | 35,3 %                            |
| 2008           | Accidents corporels | 3 386                        | 1 429                    | 4 815             | 29,7 %                            |
|                | Accidents mortels   | 99                           | 59                       | 158               | 37,3 %                            |
| 2009           | Accidents corporels | 3 297                        | 1 479                    | 4 776             | 31 %                              |
|                | Accidents mortels   | 130                          | 55                       | 185               | 29,7 %                            |
| 2010           | Accidents corporels | 2 990                        | 1 337                    | 4 327             | 30,9 %                            |
|                | Accidents mortels   | 106                          | 47                       | 153               | 30,7 %                            |
| 2011           | Accidents corporels | 3 231                        | 1 447                    | 4 678             | 30,9 %                            |
|                | Accidents mortels   | 100                          | 49                       | 149               | 32,9 %                            |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | 8,1 %                        | 8,2 %                    | 8,1 %             | 0,1 %                             |
|                | Accidents mortels   | - 5,7 %                      | 4,3 %                    | - 2,6 %           | 7,1 %                             |

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE LES CONDUCTEURS DE BICYCLETTE ET L'ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.



*L'alcoolémie des cyclistes dans les accidents*

Depuis 2000, la part des cyclistes alcoolisés (les conducteurs) impliqués dans les accidents corporels est stabilisée autour de 2 %, alors que cette part est de l'ordre de 6 % pour l'ensemble des conducteurs soit 3 fois plus. Dans les accidents mortels, la part de cyclistes alcoolisés est en nette baisse. Elle s'établit en 2011 à 6,4 % en 2010 alors qu'elle était de 16 % en 2000.

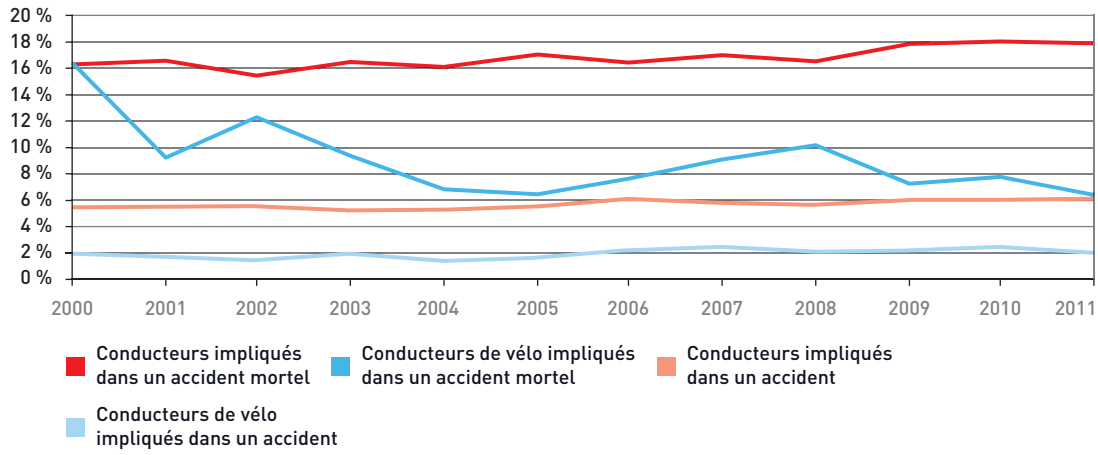
Par rapport à 2010, la part de cyclistes alcoolisés a baissé en 2011 dans les accidents corporels (passant de 7,8 % à 6,4 %) et dans une moindre mesure dans les accidents mortels (passant de 2,5 % à 2 %).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS CYCLISTES ALCOOLISÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année          |              | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|----------------|--------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000           | Accidents    | 6 477                           | 4 524                       | 69,8                                    | 90                                   | 2   |
|                | Dont mortels | 285                             | 131                         | 46                                      | 21                                   | 16  |
| 2001           | Accidents    | 5 777                           | 4 070                       | 70,5                                    | 71                                   | 1,7                                       |
|                | Dont mortels | 275                             | 141                         | 51,3                                    | 13                                   | 9,2                                       |
| 2002           | Accidents    | 5 002                           | 3 433                       | 68,6                                    | 50                                   | 1,5                                       |
|                | Dont mortels | 232                             | 106                         | 45,7                                    | 13                                   | 12,3                                      |
| 2003           | Accidents    | 5 298                           | 3 550                       | 67                                      | 71                                   | 2   |
|                | Dont mortels | 204                             | 96                          | 47,1                                    | 9                                    | 9,4                                       |
| 2004           | Accidents    | 4 877                           | 3 205                       | 65,7                                    | 46                                   | 1,4                                       |
|                | Dont mortels | 179                             | 88                          | 49,2                                    | 6                                    | 6,8                                       |
| 2005           | Accidents    | 4 973                           | 3 227                       | 64,9                                    | 53                                   | 1,6                                       |
|                | Dont mortels | 195                             | 155                         | 79,5                                    | 10                                   | 6,5                                       |
| 2006           | Accidents    | 4 937                           | 3 378                       | 68,4                                    | 74                                   | 2,2                                       |
|                | Dont mortels | 200                             | 144                         | 72                                      | 11                                   | 7,6                                       |
| 2007           | Accidents    | 5 056                           | 3 516                       | 69,5                                    | 88                                   | 2,5                                       |
|                | Dont mortels | 153                             | 99                          | 64,7                                    | 9                                    | 9,1                                       |
| 2008           | Accidents    | 4 815                           | 3 372                       | 70                                      | 72                                   | 2,1                                       |
|                | Dont mortels | 158                             | 108                         | 68,4                                    | 11                                   | 10,2                                      |
| 2009           | Accidents    | 4 782                           | 3 468                       | 72,5                                    | 77                                   | 2,2                                       |
|                | Dont mortels | 185                             | 138                         | 74,6                                    | 10                                   | 7,2                                       |
| 2010           | Accidents    | 4 328                           | 3 210                       | 74,2                                    | 80                                   | 2,5                                       |
|                | Dont mortels | 153                             | 103                         | 67,3                                    | 8                                    | 7,8                                       |
| 2011           | Accidents    | 4 678                           | 3 477                       | 74,3                                    | 71                                   | 2   |
|                | Dont mortels | 149                             | 109                         | 73,2                                    | 7                                    | 6,4                                       |
| Var. 2011/2010 | Accidents    | 8,1 %                           | 8,3 %                       | 0,2                                     | - 11,3 %                             | - 18,1                                    |
|                | Dont mortels | - 2,6 %                         | 5,8 %                       | 8,7                                     | - 12,5 %                             | - 17,3                                    |

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE CYCLISTES ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

**AVER****Accidentalité à vélo et exposition au risque : risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers de la route**

Titulaire : UMRESTTE

Commanditaire : DCSR

Rédacteur : collectif

Contributeurs : Stéphanie Blaizot (Université Lyon), Emmanuelle Amoros, Francis Papon, Mouloud Haddak, IFFSTAR)

Cette étude confirme que le risque d'accident corporel à vélo est plus élevé qu'en voiture et le quantifie. Il faut cependant encourager les effets positifs de la pratique du vélo sur la santé (cardio-vasculaires notamment) compensant en effectifs les tués sur la route.

Il est plus faible chez les piétons (toutes gravités confondues) ; légèrement plus élevé chez les automobilistes, nettement au-dessus chez les cyclistes, et d'un autre ordre de grandeur chez les usagers de deux-roues motorisé. Les piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisé sont des usagers vulnérables. Cela s'explique par quelques éléments, liés au fait que la présence et la gravité des blessures dépendent directement de l'énergie dissipée lors d'un choc, et que l'énergie dissipée est proportionnelle à la masse et à la vitesse au carré des véhicules et personnes impliquées.

Premièrement, les piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés ne disposent pas de carrosserie qui les protégerait (dans une certaine mesure) en absorbant une partie de l'énergie du choc.

Deuxièmement, dans les accidents contre un antagoniste, qui est le plus souvent motorisé, le rapport de masses est grandement en leur défaveur. Troisièmement, en termes de vitesses, la vitesse d'un cycliste est faible par rapport à celle d'une voiture et joue d'autant moins que celles-ci sont élevées au carré ; c'est celle de l'antagoniste motorisé qui joue. Pour les deux-roues motorisés, la vitesse du deux-roues joue elle-même un rôle aggravant dans l'accident. Les piétons sont les moins à risque d'accident corporel ; à même nombre d'heures passées, ils sont protégés par le fait d'effectuer la majeure partie de leurs trajets sur les trottoirs, où ils ne sont pas directement dans le trafic.

Pour l'âge, on note un surrisque d'accident corporel chez les 18-25 ans, chez les cyclistes, les piétons, et chez les automobilistes, de façon plus marquée. Pour le risque d'être hospitalisé, les personnes de 65 ans et plus sont en surrisque. Cela est sans doute dû à une plus grande fragilité physiologique.

Pour le sexe, les femmes seraient en surrisque chez les cyclistes. Chez les automobilistes, pour le risque d'être hospitalisé, les hommes seraient plutôt en surrisque.

Pour le caractère urbain ou non, il y aurait, pour le critère « blessés toutes gravités », un surrisque hors ville dense chez les cyclistes. Cela contredit donc l'idée reçue « le vélo en ville c'est dangereux ». Ce surrisque hors ville dense s'étend aux piétons et aux automobilistes pour les critères « hospitalisé » et « blessé sérieux ». Cela s'explique par une gravité plus forte des accidents hors ville, directement due à des vitesses plus élevées (l'énergie dissipée lors d'un choc est proportionnelle à la vitesse au carré).

Selon les données des forces de l'ordre (BAAC), les taux d'incidence des automobilistes, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés ont tous baissé. Selon le registre, les baisses sont moins fortes, et surtout, il y a une hausse du risque d'être blessé, toutes gravités, et sérieusement blessés pour les usagers de deux-roues motorisé. Pour le risque d'être tué : les taux d'incidence ont baissé pour les trois modes de transport (vélo, voiture, deux-roues motorisés). La période étudiée 1996-2006 couvre la période 2002-2003, où l'introduction massive de radars automatisés avait entraîné une amélioration de la sécurité routière. La baisse des taux d'incidence est plus forte chez les cyclistes que chez les autres usagers. Cela suggère l'effet additionnel de la « sécurité par le nombre » : la mobilité à vélo a nettement augmenté dans cette période (multipliée par 2) : les cyclistes sont plus visibles collectivement, et individuellement (les autres usagers s'attendent à les rencontrer) et donc le risque d'accident (par million de cyclistes ou d'heures passées) diminue. L'aspect « être visible » (ou conspécuité) pourrait aussi être renforcé au niveau individuel par le port de vêtements colorés voire fluorescents la journée, d'éclairage et de gilet ou brassards réfléchissants la nuit. Il serait intéressant de déterminer des taux d'incidence par type de réseau et, notamment pour les cyclistes, en fonction des divers aménagements cyclables, et d'étendre cette étude à l'échelle nationale.

## Les cyclomoteurs (les cyclos)

### Les cyclomoteurs – parc<sup>16</sup> et parcours

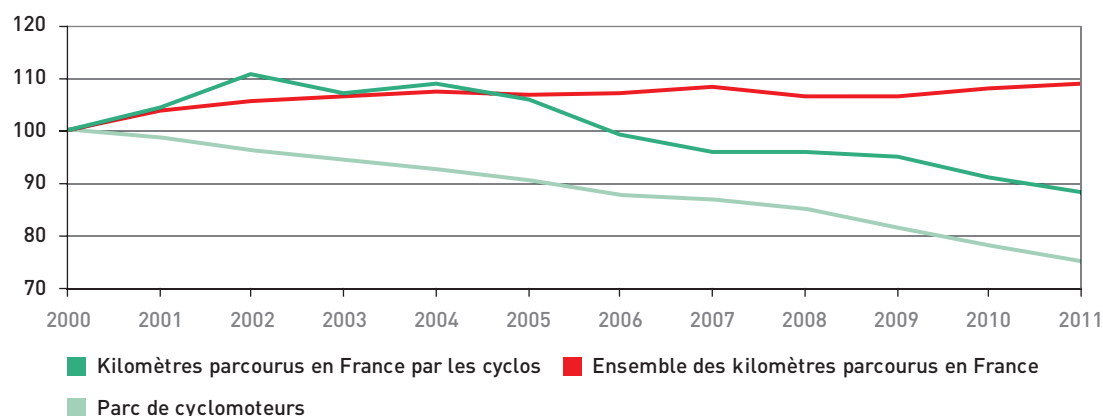
La baisse du parc de cyclomoteurs a été amorcée en 1980. Par rapport à 2000, la baisse s'établit à - 25 %. En 2011, le parc des cyclomoteurs baisse de - 3,8 % par rapport à 2010. Ce parc est à son plus bas niveau enregistré.

#### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES CYCLOMOTEURS

| Année                 | Cyclomoteurs                  |                                | Kilomètres parcourus pour l'ensemble des véhicules |
|-----------------------|-------------------------------|--------------------------------|--|
|                       | Parc en milliers de véhicules | Kilomètres parcourus en France |  |
| 2000                  | 1 442                         | 3,8                            | 518,2  |
| 2001                  | 1 421                         | 4                              | 539  |
| 2002                  | 1 387                         | 4,2                            | 547,8  |
| 2003                  | 1 357                         | 4,1                            | 552,7  |
| 2004                  | 1 331                         | 4,2                            | 557,1  |
| 2005                  | 1 303                         | 4,1                            | 554,3  |
| 2006                  | 1 262                         | 3,8                            | 555,2  |
| 2007                  | 1 249                         | 3,7                            | 561,6  |
| 2008                  | 1 223                         | 3,7                            | 552,7  |
| 2009                  | 1 173                         | 3,6                            | 552,2  |
| 2010                  | 1 121                         | 3,5                            | 560,4  |
| 2011                  | 1 078                         | 3,4                            | 565  |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,8 %</b>                | <b>- 3,1 %</b>                 | <b>0,8 %</b>                                       |

NB : ces parcours sont répartis par l'ONISR entre motos et cyclos sur la base des parcs circulants estimés par l'ONISR, en considérant un kilométrage annuel moyen de 2 020 kilomètres pour les cyclomoteurs.

#### ↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : pour les parcours de l'ensemble des 2RM, SOeS - 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des transports de la nation.

<sup>16</sup> Les estimations des parcs circulants de 2RM (cyclos et motos) utilisées ici sont établies par l'ONISR sur la base des ventes et/ou immatriculations neuves, en appliquant des « lois de casse » estimés par l'ONISR aux parcs accumulés. Il est fortement probable qu'il y ait une forte sous-évaluation pour la période récente. En effet, ces effectifs de parcs circulants, les volumes de trafic réévalués récemment par le CGDD/SOeS et les kilométrages moyens couramment admis ne sont pas en cohérence.

C'est pourquoi l'ONISR s'est associé en 2011 au CGDD/SOeS pour commanditer une enquête 2RM lourde. Le CNIS (comité du label) lui ayant attribué le label d'intérêt général et de qualité statistique avec obligation de réponse, elle a été lancée au printemps 2012 (30 000 questionnaires envoyés selon un plan de sondage spécifique sur la base des cartes grises). Les premières exploitations seront disponibles d'ici à la fin de l'année 2012 et pourront être introduites dans le bilan 2012. On espère en retirer une mise à plat complète des parcs circulants et des kilométrages annuels des 2RM, sur des bases bien plus robustes que les données des enquêtes nationales transports et déplacement. Cela conduira inévitablement à des révisions drastiques des estimations en vigueur.

En 2011, la circulation des cyclomoteurs a été estimée par l'ONISR à partir des données du CGDD/SOeS à 3,4 milliards de kilomètres parcourus, soit 0,6 % de l'ensemble des kilomètres annuels parcourus en France. En conformité avec la chute du parc, les parcours des cyclomoteurs s'effondrent.

Ce mode de déplacement privilégié des adolescents semble appeler à poursuivre ses baisses catalysées avec la mise en place de l'immatriculation des cyclomoteurs et l'annonce du contrôle technique.

#### Bilan général de l'accidentalité des cyclomoteurs

En 2011, 16 % des accidents corporels ont impliqué un cyclomoteur (10 306 accidents avec au moins un cyclomoteur sur 65 024 au total) et 6 % des personnes tuées étaient des cyclomotoristes (220 décès sur les cyclomoteurs pour 3 963 tués au total). L'utilisation des cyclomoteurs pour des déplacements principalement urbains explique la plus faible proportion de tués, les chocs avec les antagonistes se produisant à vitesse réduite.

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents impliquant au moins un cyclomoteur diminue de - 9,3 % et le nombre de tués cyclomotoristes diminue de - 11 % (respectivement - 3,4 % et - 0,7 % pour l'accidentalité toutes catégories confondues).

#### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES CYCLOMOTEURS

| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Nombre de véhicules dans les accidents corporels | Personnes tuées | Blessés       | dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|--|-----------------|---------------|---------------------------|
| 2000                  | 19 557              | ND                     | 19 993   | 461             | 19 926        | ND                        |
| 2001                  | 18 517              | ND                     | 18 940   | 455             | 18 837        | ND                        |
| 2002                  | 16 488              | ND                     | 16 873   | 391             | 16 760        | ND                        |
| 2003                  | 15 913              | ND                     | 16 319   | 398             | 16 232        | ND                        |
| 2004                  | 15 367              | ND                     | 15 744   | 343             | 15 754        | ND                        |
| 2005                  | 13 559              | 369                    | 13 876   | 356             | 13 905        | 5 433                     |
| 2006                  | 14 125              | 330                    | 14 471   | 317             | 14 549        | 5 888                     |
| 2007                  | 15 240              | 337                    | 15 574   | 325             | 15 633        | 5 930                     |
| 2008                  | 14 318              | 307                    | 14 664   | 291             | 14 708        | 5 391                     |
| 2009                  | 13 142              | 314                    | 13 411   | 299             | 13 434        | 4 829                     |
| 2010                  | 11 368              | 257                    | 11 599   | 248             | 11 585        | 4 100                     |
| 2011                  | 10 306              | 230                    | 10 502   | 220             | 10 429        | 3 710                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 9,3 %</b>      | <b>- 10,5 %</b>        | <b>- 9,5 %</b>                                   | <b>- 11,3 %</b> | <b>- 10 %</b> | <b>- 9,5 %</b>            |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

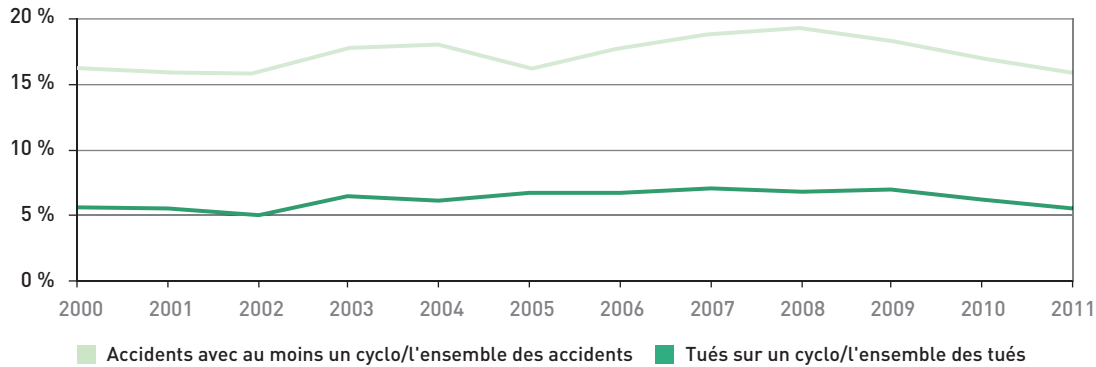
Depuis 2000, l'accidentalité des cyclomoteurs est en baisse de - 47 % pour les accidents corporels et de - 52 % pour la mortalité.

Les baisses sont plutôt linéaires sur les périodes 2000-2004 et 2009-2011. Sur la période 2004-2009, selon les années considérées, le nombre d'accidents et de tués a évolué en dents de scie, notamment pour la mortalité, qui enregistre trois années en hausse et deux années en baisse.

La chute de l'accidentalité des cyclomoteurs, particulièrement accentuée depuis 2009, fait que les accidents avec au moins un cyclomoteur et les décès des cyclomotoristes (respectivement - 22 % et - 26 % entre 2009 et 2011) enregistrent des variations identiques à celles de l'accidentalité toutes catégories d'usagers confondus.

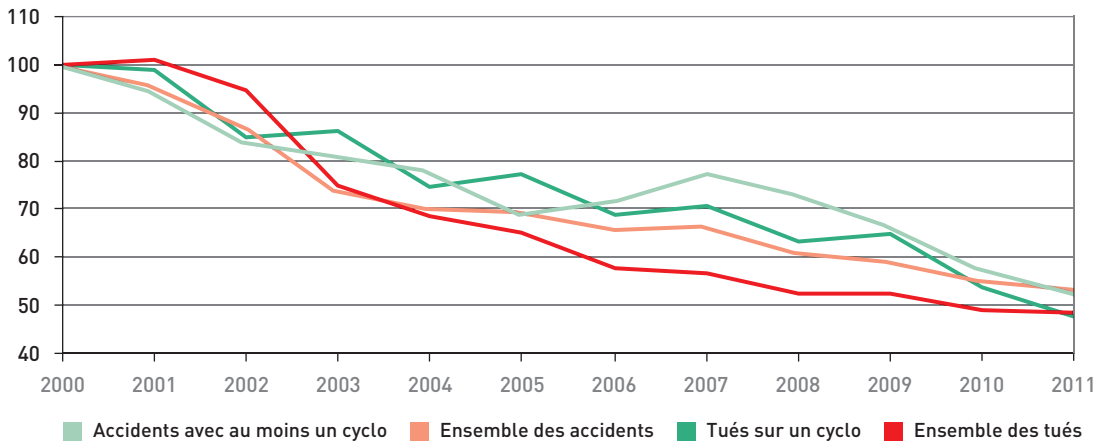
Cet effondrement de l'accidentalité des cyclomoteurs depuis 2009 devrait se prolonger sur les années à venir.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES CYCLOMOTEURS DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE CYCLOMOTEURS ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

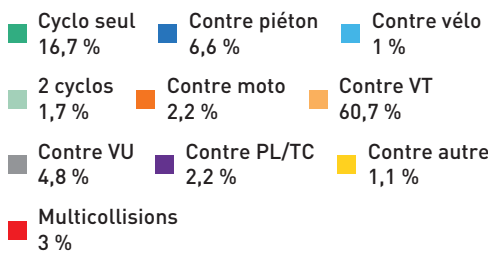
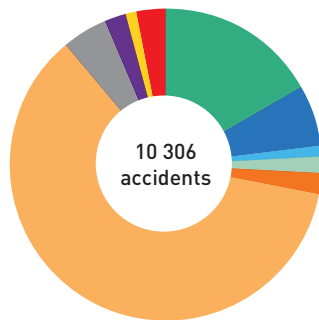
Les antagonistes<sup>17</sup> des cyclomoteurs

En 2011, les cyclomoteurs sont majoritairement accidentés avec les voitures de tourisme (61 % des accidents), puis seuls (17 % des accidents). Les collisions corporelles<sup>18</sup> des cyclomoteurs avec les piétons représentent 6,6 %. Les autres usagers sont peu présents (2 % et moins).

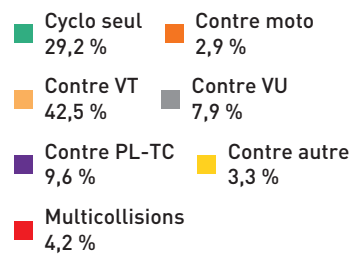
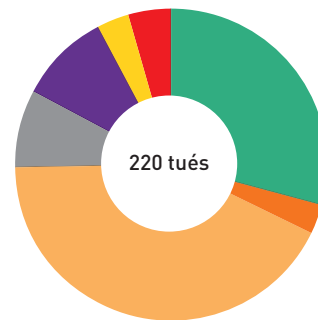
<sup>17</sup> Voir le chapitre spécifique de ce bilan traitant des VU où sont précisées les raisons de la discontinuité des données d'accidentalité pour cette catégorie.

<sup>18</sup> Constituant des accidents corporels, mortels ou non ; donc ayant fait au moins une victime, blessée ou tuée.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR SELON L'ANTAGONISTE



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À CYCLOMOTEUR SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les tués comptabilisés avant 2005 sont corrigés uniformément de tués à 6 jours en tués à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR SELON L'ANTAGONISTE

|                 | Accidents corporels |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|-----------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                 | 2000                | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          |
| Cyclo seul      | 2 197               | 2 056         | 1 803         | 1 852         | 1 909         | 1 970         | 2 106         | 2 386         | 2 382         | 2 413         | 2 037         | 1 873         |
| Contre piéton   | 1 219               | 1 145         | 1 006         | 1 012         | 947           | 829           | 884           | 942           | 945           | 886           | 738           | 728           |
| Contre vélo     | 192                 | 190           | 170           | 198           | 151           | 141           | 149           | 161           | 163           | 127           | 114           | 137           |
| 2 cyclos        | 329                 | 310           | 284           | 310           | 292           | 260           | 281           | 265           | 269           | 227           | 186           | 165           |
| Contre moto     | 309                 | 273           | 259           | 283           | 244           | 267           | 279           | 316           | 312           | 257           | 249           | 228           |
| Contre VT       | 13 573              | 12 750        | 11 516        | 10 795        | 10 360        | 8 890         | 8 938         | 9 609         | 8 743         | 7 834         | 6 806         | 6 117         |
| Contre VU       | 491                 | 497           | 395           | 450           | 446           | 348           | 596           | 678           | 640           | 637           | 539           | 475           |
| Contre PL-TC    | 423                 | 435           | 339           | 336           | 332           | 296           | 312           | 288           | 330           | 247           | 243           | 219           |
| Contre autre    | 175                 | 236           | 191           | 171           | 162           | 143           | 126           | 140           | 132           | 125           | 119           | 102           |
| Multicollisions | 649                 | 625           | 525           | 506           | 524           | 415           | 454           | 455           | 402           | 389           | 337           | 262           |
| <b>Total</b>    | <b>19 557</b>       | <b>18 517</b> | <b>16 488</b> | <b>15 913</b> | <b>15 367</b> | <b>13 559</b> | <b>14 125</b> | <b>15 240</b> | <b>14 318</b> | <b>13 142</b> | <b>11 368</b> | <b>10 306</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES CYCLOMOTORISTES SELON L'ANTAGONISTE

|                             | Personnes tuées |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|-----------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                             | 2000            | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          |
| Cyclo seul                  | 115             | 112           | 102           | 119           | 105           | 117           | 92            | 102           | 91            | 98            | 78            | 70            |
| Contre piéton               | 1               | 1             | 0             | 0             | 0             | 2             | 1             | 1             | 2             | 0             | 0             | 0             |
| Contre vélo                 | 1               | 2             | 1             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| 2 cyclos                    | 10              | 7             | 3             | 9             | 4             | 4             | 6             | 8             | 3             | 2             | 1             | 2             |
| Contre moto                 | 7               | 5             | 4             | 2             | 7             | 4             | 6             | 3             | 6             | 2             | 7             | 4             |
| Contre VT                   | 226             | 226           | 183           | 187           | 156           | 160           | 132           | 132           | 121           | 118           | 102           | 92            |
| Contre VU                   | 14              | 13            | 12            | 14            | 9             | 9             | 25            | 16            | 19            | 18            | 19            | 14            |
| Contre PL-TC                | 46              | 44            | 43            | 34            | 37            | 26            | 26            | 25            | 26            | 22            | 23            | 18            |
| Contre autre                | 11              | 15            | 14            | 16            | 7             | 11            | 11            | 16            | 7             | 17            | 8             | 4             |
| Multicollisions             | 30              | 30            | 30            | 17            | 17            | 23            | 18            | 22            | 16            | 22            | 10            | 16            |
| <b>Total</b>                | <b>461</b>      | <b>455</b>    | <b>391</b>    | <b>398</b>    | <b>343</b>    | <b>356</b>    | <b>317</b>    | <b>325</b>    | <b>291</b>    | <b>299</b>    | <b>248</b>    | <b>220</b>    |
| <b>Mortalité solo</b>       | <b>25,1 %</b>   | <b>24,6 %</b> | <b>26 %</b>   | <b>29,8 %</b> | <b>30,5 %</b> | <b>32,9 %</b> | <b>29 %</b>   | <b>31,4 %</b> | <b>31,3 %</b> | <b>32,8 %</b> | <b>31,5 %</b> | <b>31,8 %</b> |
| <b>Vulnérabilité en duo</b> | <b>93,1 %</b>   | <b>93,9 %</b> | <b>93,1 %</b> | <b>89,7 %</b> | <b>90 %</b>   | <b>90,8 %</b> | <b>92,8 %</b> | <b>92,6 %</b> | <b>91,1 %</b> | <b>89,1 %</b> | <b>92 %</b>   | <b>89,9 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les collisions corporelles des cyclomoteurs en multicollision sont en baisse de – 60 %, celles avec les voitures de tourisme de – 55 % et celles avec les poids lourds ou les véhicules de transport en commun de – 48 %. Les accidents de cyclomoteurs seuls sont ceux dont la diminution est la plus faible (– 15 %), pourtant la mortalité des cyclomotoristes dans ces accidents connaît une baisse importante (– 40 %).

Les collisions corporelles avec les piétons ont baissé de – 32 % entre 2000 et 2005. Elles ont ensuite augmenté jusqu'en 2008 (829 accidents 2005 contre 945 en 2008) et chutent à nouveau pour atteindre 728 accidents en 2011 (plus faible valeur depuis 2000).

En 2011, par rapport à 2010, les collisions corporelles avec les voitures de tourisme (60 % des collisions corporelles avec un cyclomoteur) enregistrent une baisse de – 10 % contre – 9 % en moyenne pour l'ensemble des accidents avec au moins un cyclomoteur.

En volume, la baisse de la mortalité en cyclomoteur est de – 134 personnes tuées par rapport à 2000 lors des collisions avec les voitures de tourisme et de – 45 personnes tuées pour les accidents mortels de cyclomoteur seul.

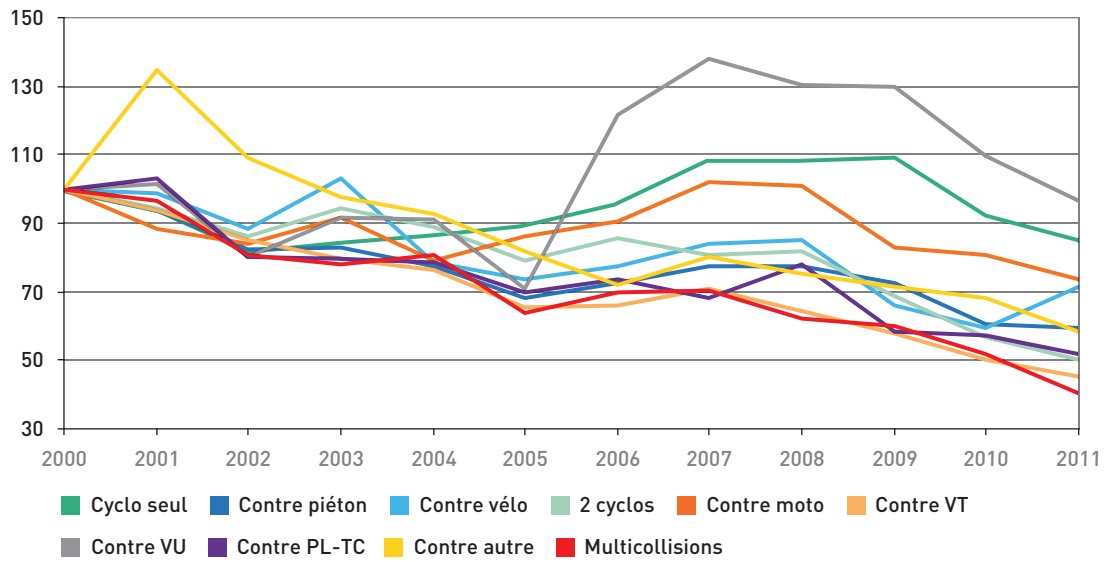
L'indice de vulnérabilité en duo des cyclomotoristes (à savoir dans une collision mortelle à deux dont au moins un cyclomoteur, la probabilité du décès d'un cyclomotoriste) ainsi que le ratio des [tués cyclomotoristes] sur [les tués dans l'accident avec cyclomoteur] a diminué de 3 points entre 2000 et 2003 et est constant depuis (90 % en moyenne). Ils sont tous deux supérieurs à 89 % depuis 2000.

De manière équivalente aux motocyclistes, les cyclomotoristes décèdent dans leur accident à 9 contre un.

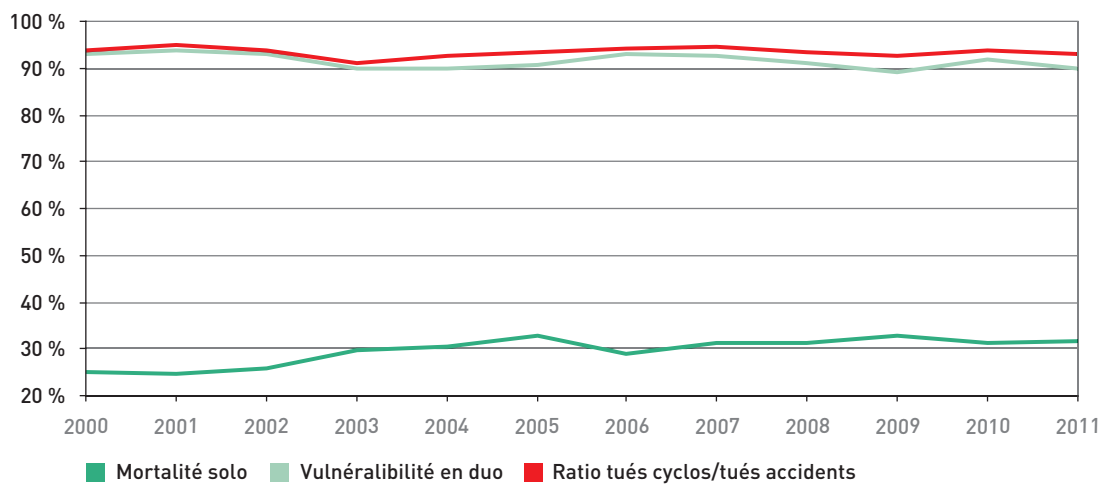
La part de mortalité en solo (un seul véhicule impliqué dans l'accident) est stable depuis 2005 à hauteur d'environ 32 %, bien inférieure à celle de la mortalité en solo des automobilistes (48 % en 2011). Elle a progressé de 7,8 points entre 2000 et 2005 passant de 25 % des tués sur les cyclomoteurs à 33 %.



↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES CYCLOMOTEURS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS  
(BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ LES TROIS INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ À CYCLOMOTEUR



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

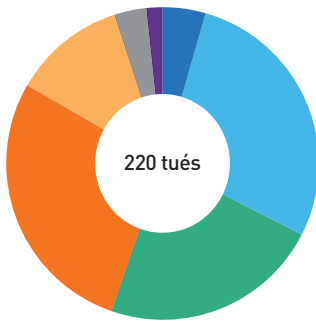
*Classes d'âge des victimes sur les cyclomoteurs – conducteurs et passagers*

Les cyclomoteurs sont utilisés plus massivement par les adolescents et les jeunes adultes.

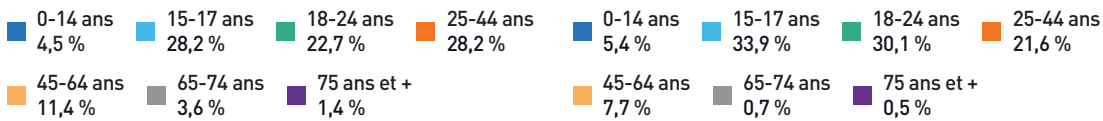
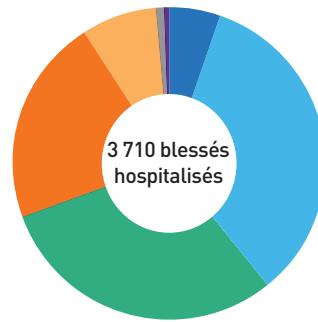
En 2011, 28 % des cyclomotoristes décédés et 34 % des blessés hospitalisés avaient entre 15 et 17 ans.

Les 18-24 ans représentent 23 % de la mortalité en cyclomoteur et 30 % des blessés hospitalisés.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À CYCLOMOTEUR PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS À CYCLOMOTEUR PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, la mortalité des cyclomotoristes a baissé :

- de - 63 % dans la classe d'âge des 15-17 ans ;
- de - 33 % par chacune des deux classes d'âge des 18-24 ans et des 25-44 ans, la baisse moyenne étant de 52 %.

Par rapport à 2010, la mortalité des cyclomotoristes a augmenté uniquement chez les 0-14 ans (+ 3 tués seulement) alors que la baisse générale est de - 11 %. La diminution de la mortalité des cyclomotoristes dans la classe d'âge des 15-17 ans et des 18-24 ans est de -17 % pour les deux classes d'âge.

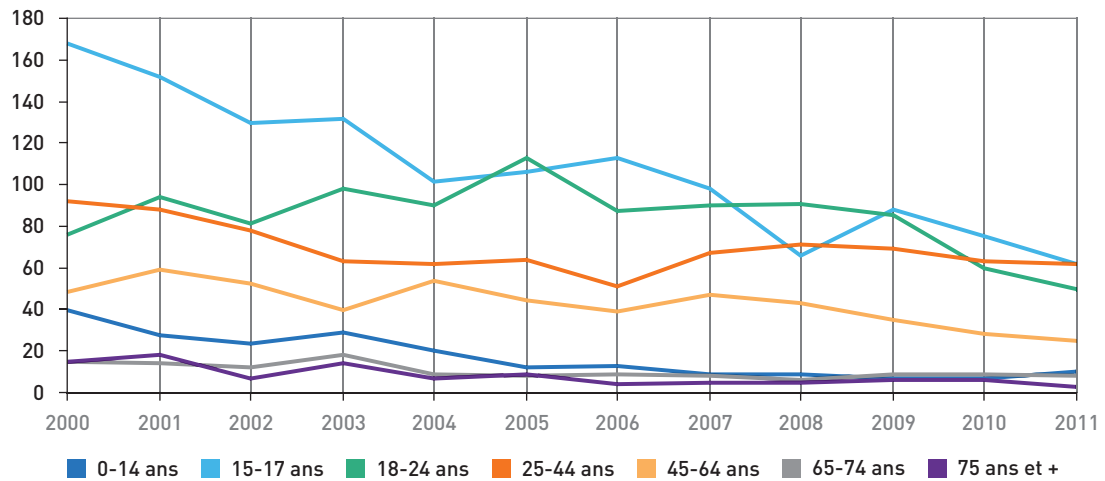
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES À CYCLOMOTEUR SELON LA CLASSE D'ÂGE

| Année          | Personnes tuées |          |           |           |           |           |           |             |        | Blessés hospitalisés |          |           |           |           |           |           |             |       |
|----------------|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|--------|----------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|
|                | Inc.            | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total  | Inc.                 | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total |
| 2000           | 7               | 40       | 168       | 76        | 92        | 48        | 15        | 15          | 461    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2001           | 3               | 28       | 152       | 94        | 88        | 59        | 14        | 18          | 455    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2002           | 9               | 24       | 129       | 81        | 78        | 52        | 12        | 6           | 391    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2003           | 4               | 29       | 131       | 98        | 63        | 40        | 18        | 14          | 398    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2004           | 1               | 20       | 102       | 90        | 62        | 53        | 9         | 6           | 343    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2005           | 0               | 12       | 106       | 113       | 64        | 44        | 8         | 9           | 356    | 21                   | 347      | 2 177     | 1 631     | 846       | 329       | 49        | 33          | 5 433 |
| 2006           | 1               | 13       | 113       | 87        | 51        | 39        | 9         | 4           | 317    | 28                   | 399      | 2 260     | 1 841     | 905       | 389       | 34        | 32          | 5 888 |
| 2007           | 1               | 9        | 98        | 90        | 67        | 47        | 8         | 5           | 325    | 13                   | 362      | 2 193     | 1 847     | 1 067     | 365       | 57        | 26          | 5 930 |
| 2008           | 0               | 9        | 66        | 91        | 71        | 43        | 6         | 5           | 291    | 3                    | 312      | 1 903     | 1 690     | 1 070     | 339       | 46        | 28          | 5 391 |
| 2009           | 0               | 7        | 88        | 85        | 69        | 35        | 9         | 6           | 299    | 0                    | 274      | 1 681     | 1 526     | 916       | 359       | 31        | 42          | 4 829 |
| 2010           | 0               | 7        | 75        | 60        | 63        | 28        | 9         | 6           | 248    | 3                    | 277      | 1 388     | 1 203     | 869       | 299       | 33        | 28          | 4 100 |
| 2011           | 0               | 10       | 62        | 50        | 62        | 25        | 8         | 3           | 220    | 2                    | 202      | 1 256     | 1 116     | 802       | 287       | 27        | 18          | 3 710 |
| Var. 2011-2010 | ND              | NS       | -17,3%    | -16,7%    | -1,6%     | -10,7%    | NS        | NS          | -11,3% | NS                   | -27,1%   | -9,5%     | -7,2%     | -7,7%     | -4%       | -18,2%    | -35,7%      | -9,5% |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le cyclomoteur est un mode de déplacement individuel. Les tués dans les cyclomoteurs sont essentiellement des conducteurs (96 % des tués en 2011 contre 4 % pour les passagers).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À CYCLOMOTEUR PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À CYCLOMOTEUR SELON LA PLACE OCCUPÉE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des cyclomoteurs par type de route<sup>19</sup>

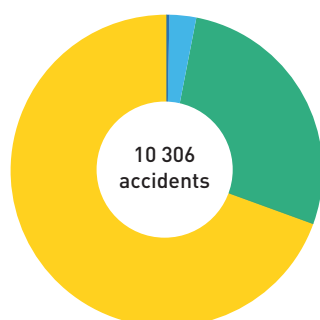
En 2011, les accidents avec cyclomoteurs se répartissent à l'identique de ceux avec les bicyclettes. Ils ont eu lieu principalement sur le réseau routier secondaire (dont 70 % sur les voies communales et autres voies<sup>20</sup> et 28 % sur les routes départementales).

La répartition de la mortalité en cyclomoteur est symétriquement opposée (62 % des décès de cyclomotoristes ont lieu sur route départementale et 34 % sur voie communale).

<sup>19</sup> La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005/2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux débute à partir de l'année 2007.

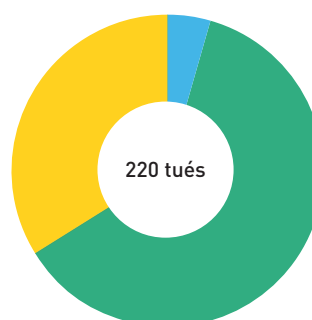
<sup>20</sup> Les autres voies comportent les voies hors réseau public, les parkings et autres voies.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR PAR TYPE DE ROUTE



■ Autoroutes 0,1 % ■ RN 2,7 % ■ RD 27,7 %  
■ Voies communales et autres 69,5 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À CYCLOMOTEUR PAR TYPE DE ROUTE



■ RN 4,5 % ■ RD 61,8 %  
■ Voies communales et autres hors autoroutes 33,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par référence à 2007, la mortalité des cyclomotoristes a diminué de – 52 % sur les routes nationales contre – 36 % sur les voies communales et les autres voies<sup>21</sup> (hors autoroutes) et de 28 % sur les routes départementales.

Par rapport à 2010, les tués sur les cyclomoteurs sont en baisse sur les routes départementales (– 30 tués), inchangés sur les routes nationales et stables sur les voies communales et autres voies.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR PAR TYPE DE ROUTE

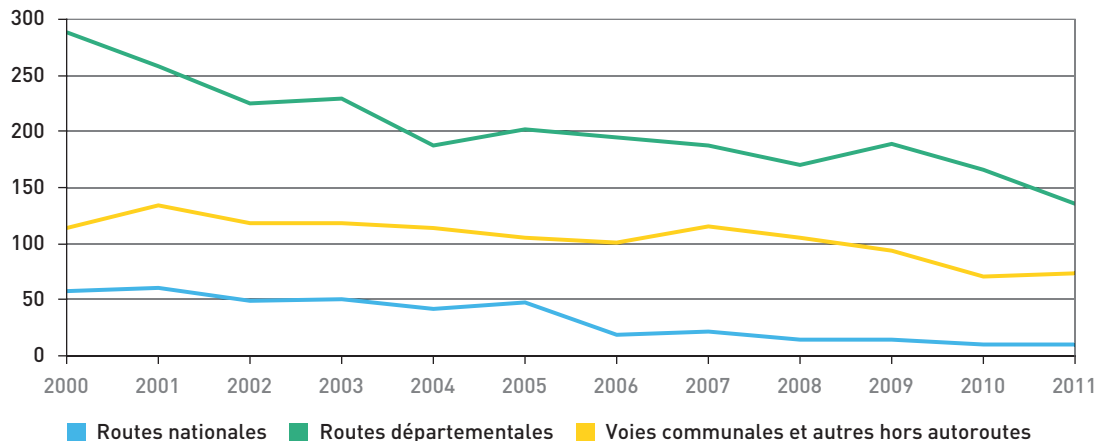
| Année          | Autoroutes          |                 |                      | RN                  |                 |                      | RD                  |                 |                      | Voies communales et autres |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels        | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 18                  | 0               | ND                   | 1 879               | 58              | ND                   | 5 495               | 289             | ND                   | 12 165                     | 114             | ND                   | 19 557              | 461             | ND                   |
| 2001           | 20                  | 2               | ND                   | 1 706               | 61              | ND                   | 4 974               | 258             | ND                   | 11 817                     | 135             | ND                   | 18 517              | 455             | ND                   |
| 2002           | 10                  | 0               | ND                   | 1 548               | 49              | ND                   | 4 424               | 224             | ND                   | 10 506                     | 118             | ND                   | 16 488              | 391             | ND                   |
| 2003           | 15                  | 1               | ND                   | 1 386               | 50              | ND                   | 4 204               | 229             | ND                   | 10 308                     | 118             | ND                   | 15 913              | 398             | ND                   |
| 2004           | 14                  | 0               | ND                   | 1 416               | 42              | ND                   | 3 866               | 188             | ND                   | 10 071                     | 113             | ND                   | 15 367              | 343             | ND                   |
| 2005           | 35                  | 2               | 13                   | 1 187               | 47              | 531                  | 3 388               | 202             | 1 932                | 8 949                      | 105             | 2 957                | 13 559              | 356             | 5 433                |
| 2006           | 20                  | 3               | 10                   | 1 026               | 19              | 453                  | 3 452               | 194             | 2 272                | 9 627                      | 101             | 3 153                | 14 125              | 317             | 5 888                |
| 2007           | 26                  | 1               | 12                   | 831                 | 21              | 321                  | 3 703               | 188             | 2 317                | 10 680                     | 115             | 3 280                | 15 240              | 325             | 5 930                |
| 2008           | 20                  | 0               | 10                   | 577                 | 15              | 245                  | 3 428               | 170             | 2 014                | 10 293                     | 106             | 3 122                | 14 318              | 291             | 5 391                |
| 2009           | 19                  | 2               | 10                   | 422                 | 14              | 196                  | 3 575               | 189             | 2 004                | 9 126                      | 94              | 2 619                | 13 142              | 299             | 4 829                |
| 2010           | 18                  | 1               | 9                    | 328                 | 10              | 131                  | 3 064               | 166             | 1 684                | 7 958                      | 71              | 2 276                | 11 368              | 248             | 4 100                |
| 2011           | 11                  | 0               | 3                    | 275                 | 10              | 118                  | 2 858               | 136             | 1 587                | 7 162                      | 74              | 2 002                | 10 306              | 220             | 3 710                |
| Var. 2011/2010 | -38,9%              | NS              | NS                   | -16,2%              | 0%              | -9,9%                | -6,7%               | -18,1%          | -5,8%                | -10%                       | 4,2%            | -12%                 | -9,3%               | -11,3%          | -9,5%                |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

<sup>21</sup> Les autres voies comprennent les voies hors réseau public, les parkings et autres voies.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN CYCLOMOTEUR PAR TYPE DE ROUTE

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



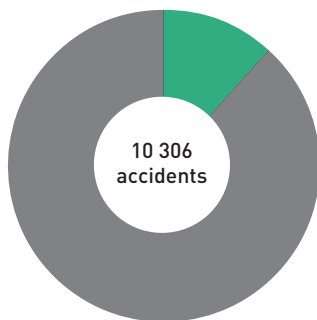
Les cyclomoteurs et les milieux (agglomérations<sup>22</sup> versus rase campagne<sup>23</sup>)

En 2011, en conformité avec l'usage préférentiel de ce mode déplacement, 89 % des accidents corporels de cyclomoteur se sont déroulés en milieu urbain. La mortalité des cyclomotoristes dans ce milieu est bien moindre (56 %), principalement en raison des vitesses moins élevées pratiquées par leur antagoniste (en majorité les voitures de tourisme).

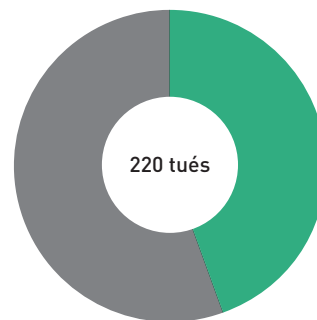
Depuis 2000, la rase campagne connaît la plus forte baisse tant pour les accidents corporels avec cyclomoteur (- 57 %) que pour la mortalité des cyclomotoristes (- 61 %).

En 2011, cette tendance est confirmée. Par rapport à 2010, les accidents corporels en rase campagne avec au moins un cyclomoteur baisse de - 12 % et la mortalité de - 21 %.

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR SELON LE MILIEU



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES À CYCLOMOTEUR SELON LE MILIEU



Source : ONISR, fichier des accidents.

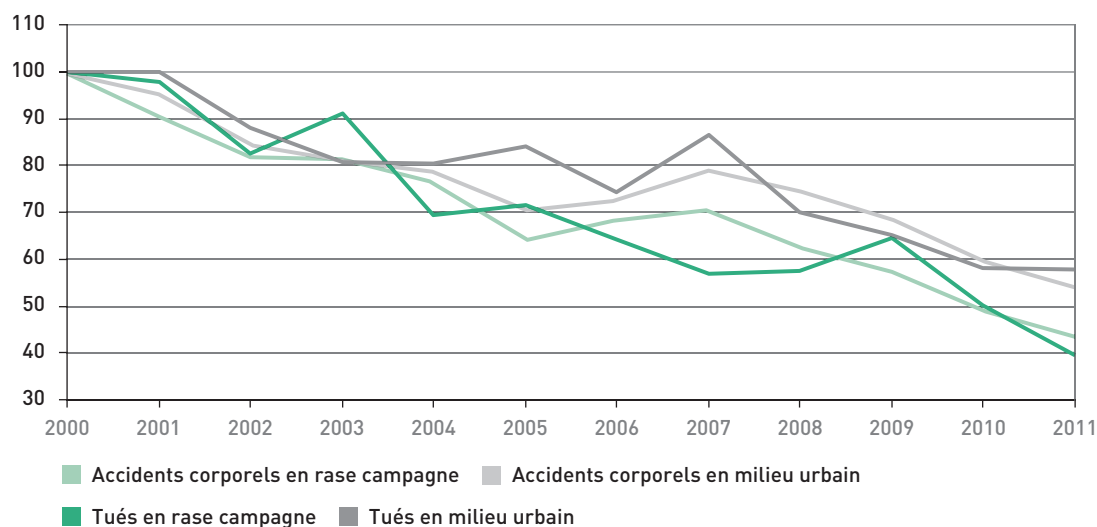
■ Rase campagne 11,8 % ■ Milieu urbain 88,2 %

■ Rase campagne 44,5 % ■ Milieu urbain 55,5 %

<sup>22</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

<sup>23</sup> Reste du réseau située hors agglomération.

## ↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES CYCLOMOTEURS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la rase campagne connaît la plus forte baisse tant pour les accidents corporels avec cyclomoteur (- 57 %) que pour la mortalité des cyclomotoristes (- 61 %).

En 2011, cette tendance est confirmée. Par rapport à 2010, les accidents corporels en rase campagne avec au moins un cyclomoteur baisse de - 12 % et la mortalité de - 21 %.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR SELON LE MILIEU

| Année          | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 2 814               | 249             | ND                   | 16 743              | 212             | ND                   | 19 557              | 461             | ND                   |
| 2001           | 2 552               | 244             | ND                   | 15 965              | 212             | ND                   | 18 517              | 455             | ND                   |
| 2002           | 2 302               | 205             | ND                   | 14 186              | 186             | ND                   | 16 488              | 391             | ND                   |
| 2003           | 2 294               | 227             | ND                   | 13 619              | 171             | ND                   | 15 913              | 398             | ND                   |
| 2004           | 2 154               | 173             | ND                   | 13 213              | 170             | ND                   | 15 367              | 343             | ND                   |
| 2005           | 1 797               | 178             | 1 130                | 11 762              | 178             | 4 303                | 13 559              | 356             | 5 433                |
| 2006           | 1 923               | 160             | 1 361                | 12 202              | 157             | 4 527                | 14 125              | 317             | 5 888                |
| 2007           | 1 984               | 142             | 1 431                | 13 256              | 183             | 4 499                | 15 240              | 325             | 5 930                |
| 2008           | 1 766               | 143             | 1 279                | 12 552              | 148             | 4 112                | 14 318              | 291             | 5 391                |
| 2009           | 1 616               | 161             | 1 158                | 11 526              | 138             | 3 671                | 13 142              | 299             | 4 829                |
| 2010           | 1 384               | 125             | 966                  | 9 984               | 123             | 3 134                | 11 368              | 248             | 4 100                |
| 2011           | 1 219               | 98              | 884                  | 9 087               | 122             | 2 826                | 10 306              | 220             | 3 710                |
| Var. 2011/2010 | - 11,9 %            | - 21,6 %        | - 8,5 %              | - 9 %               | - 0,8 %         | - 9,8 %              | - 9,3 %             | - 11,3 %        | - 9,5 %              |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

 Les cyclomoteurs – collisions et obstacles<sup>24</sup>

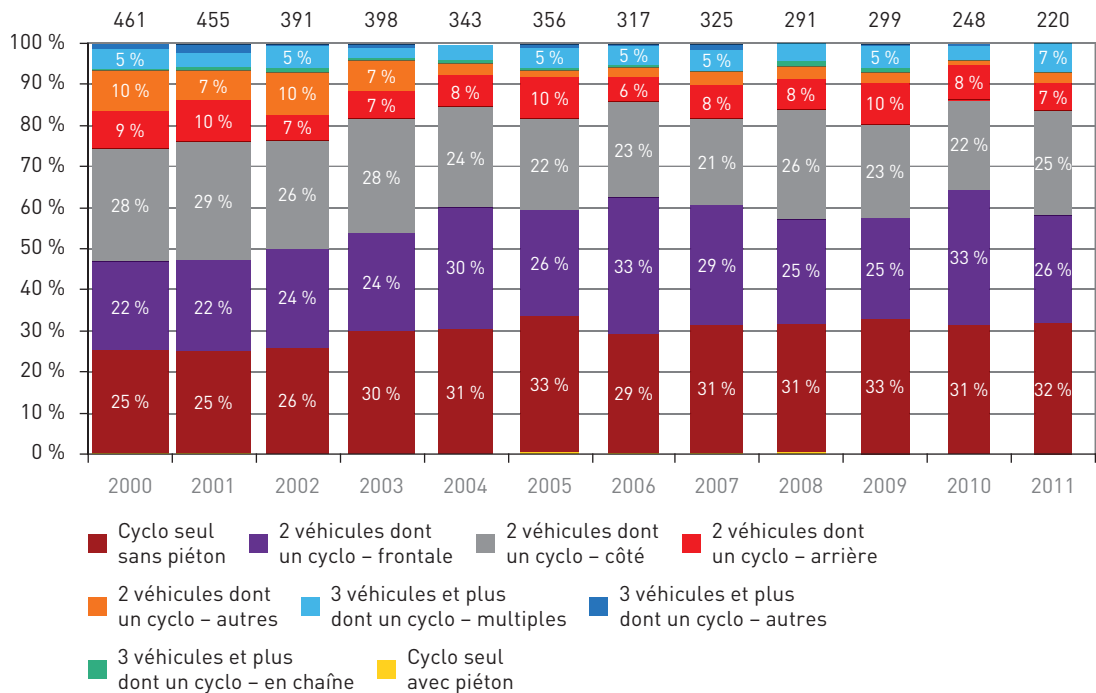
En 2011, environ 32 % des personnes tuées en cyclomoteur résultent d'accidents de cyclomoteurs seuls sans piéton, 26 % résultent de collisions frontales et 25 % de collisions latérales. Ces deux natures de collisions

<sup>24</sup> Les effectifs de la mortalité à vélo contre obstacles sont trop faibles pour assurer cette analyse et en tirer des tendances.

(55 % de la mortalité des cyclomotoristes) sont souvent fatales pour les deux roues. En comparaison, la part de la mortalité correspondante pour les automobiliste est de 37 %.

La part des collisions des cyclomoteurs seuls sans piéton et celle des collisions frontales sont en hausse (respectivement 25 % et 22 % en 2000 contre 32 % et 26 % en 2011). En valeur absolue, les décès de cyclomotoristes ont néanmoins diminué (- 45 tués dans les accidents de cyclomoteurs seuls et - 41 tués dans les collisions frontales).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À CYCLOMOTEUR SELON LE TYPE DE COLLISION



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

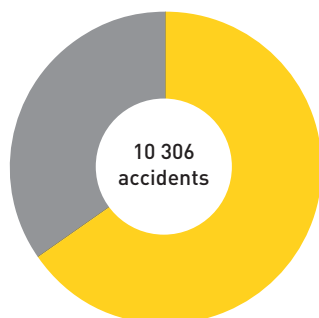
Les cyclomoteurs et la luminosité (jour versus nuit)

En 2011, les accidents corporels avec au moins un cyclomoteur se sont déroulés pour environ deux tiers de jour (65 %). Les accidents de nuit enregistrent 54 % des tués.

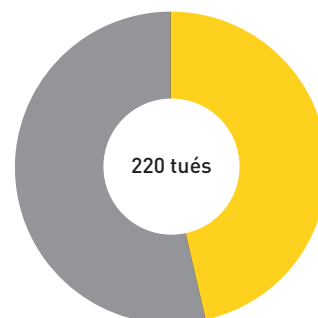
Depuis 2000, l'accidentalité des cyclomoteurs de jour a évolué plus favorablement que celle de nuit. En effet, les accidents corporels et la mortalité de jour ont baissé respectivement de - 51 % et - 59 % en 2011 alors que les accidents corporels et la mortalité de nuit ont baissé de - 39 % et - 44 %. Par ailleurs, les baisses de l'accidentalité de jour des cyclomoteurs sont supérieures à celle toutes catégories d'usagers confondus (le jour, - 44 % pour les accidents corporels et - 48 % pour la mortalité).

Par rapport à 2010, l'année 2011 confirme cette tendance générale.

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR SELON LA LUMINOSITÉ

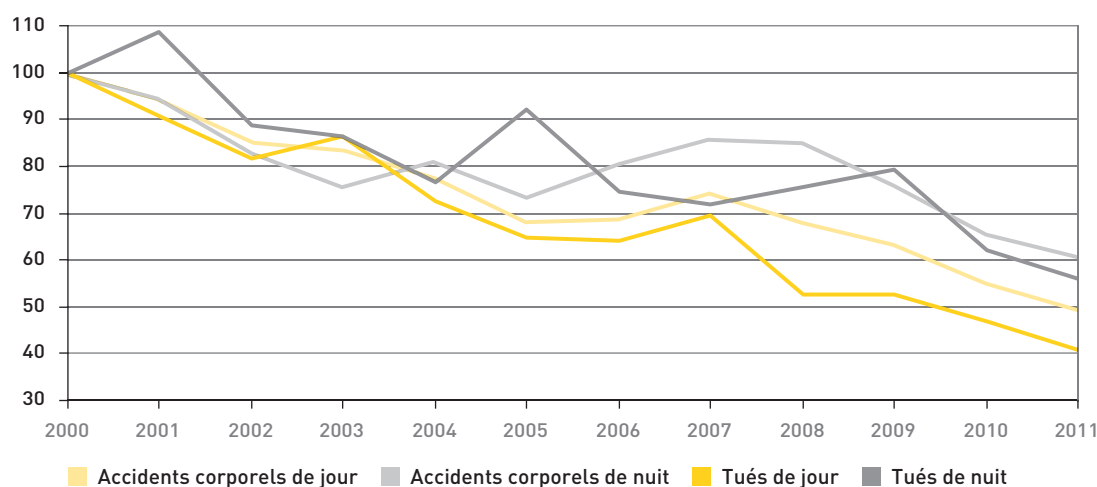


↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES À CYCLOMOTEUR SELON LA LUMINOSITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES CYCLOMOTEURS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR SELON LA LUMINOSITÉ

| Année                 | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 2 814               | 249             | ND                   | 16 743              | 212             | ND                   | 19 557              | 461             | ND                   |
| 2001                  | 2 552               | 244             | ND                   | 15 965              | 212             | ND                   | 18 517              | 455             | ND                   |
| 2002                  | 2 302               | 205             | ND                   | 14 186              | 186             | ND                   | 16 488              | 391             | ND                   |
| 2003                  | 2 294               | 227             | ND                   | 13 619              | 171             | ND                   | 15 913              | 398             | ND                   |
| 2004                  | 2 154               | 173             | ND                   | 13 213              | 170             | ND                   | 15 367              | 343             | ND                   |
| 2005                  | 1 797               | 178             | 1 130                | 11 762              | 178             | 4 303                | 13 559              | 356             | 5 433                |
| 2006                  | 1 923               | 160             | 1 361                | 12 202              | 157             | 4 527                | 14 125              | 317             | 5 888                |
| 2007                  | 1 984               | 142             | 1 431                | 13 256              | 183             | 4 499                | 15 240              | 325             | 5 930                |
| 2008                  | 1 766               | 143             | 1 279                | 12 552              | 148             | 4 112                | 14 318              | 291             | 5 391                |
| 2009                  | 1 616               | 161             | 1 158                | 11 526              | 138             | 3 671                | 13 142              | 299             | 4 829                |
| 2010                  | 1 384               | 125             | 966                  | 9 984               | 123             | 3 134                | 11 368              | 248             | 4 100                |
| 2011                  | 1 219               | 98              | 884                  | 9 087               | 122             | 2 826                | 10 306              | 220             | 3 710                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 11,9 %</b>     | <b>- 21,6 %</b> | <b>- 8,5 %</b>       | <b>- 7,1 %</b>      | <b>- 0,8 %</b>  | <b>- 9,8 %</b>       | <b>- 9,3 %</b>      | <b>- 11,3 %</b> | <b>- 9,5 %</b>       |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les cyclomoteurs – mois, jours et heures

La saisonnalité des accidents de cyclomoteur s'établit sur un profil assez stable de 2000 à 2011, profil assez semblable aux bicyclettes, mais avec des amplitudes bien moindres car moins sensible, à la météorologie (usage plutôt de type utilitaire).

Ainsi, les accidents corporels avec au moins un cyclomoteur augmentent jusqu'en mai ou juin, puis diminuent légèrement en juillet et août, puis progressent à nouveau jusqu'en octobre (en général pic de l'accidentalité).

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 6,4 % au minimum (février, avec 949 accidents en moyenne) pour atteindre 10,4 % au maximum (octobre, 1 541 accidents en moyenne).

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents en 2011 est en forte baisse à compter de juin. Seul le mois de décembre est à la hausse, mais ce même mois, en 2010, avait connu une accidentalité très faible (- 50 % par rapport à 2009) liée aux différents épisodes neigeux qui se sont produits sur l'ensemble de la métropole.

La saisonnalité de la mortalité des cyclomotoristes est assez semblable à celle de leur accidentalité.



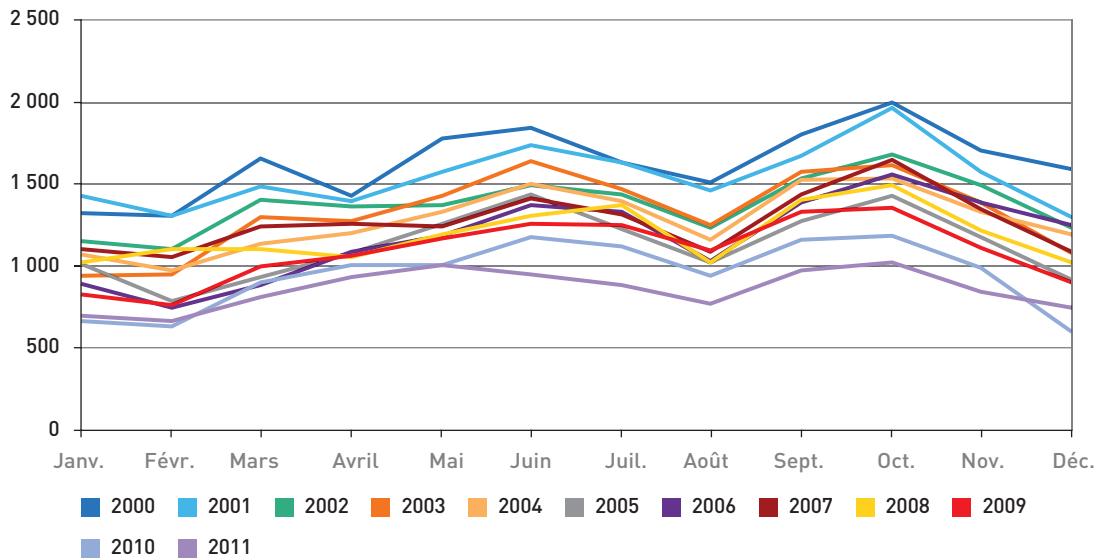
La part mensuelle de la mortalité est de 5,4 % au minimum en février (19 tués en cyclomoteur) et s'établit à 11,1 % en juillet au maximum (38 tués) puis à 10 % en octobre (34 tués).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR SELON LE MOIS

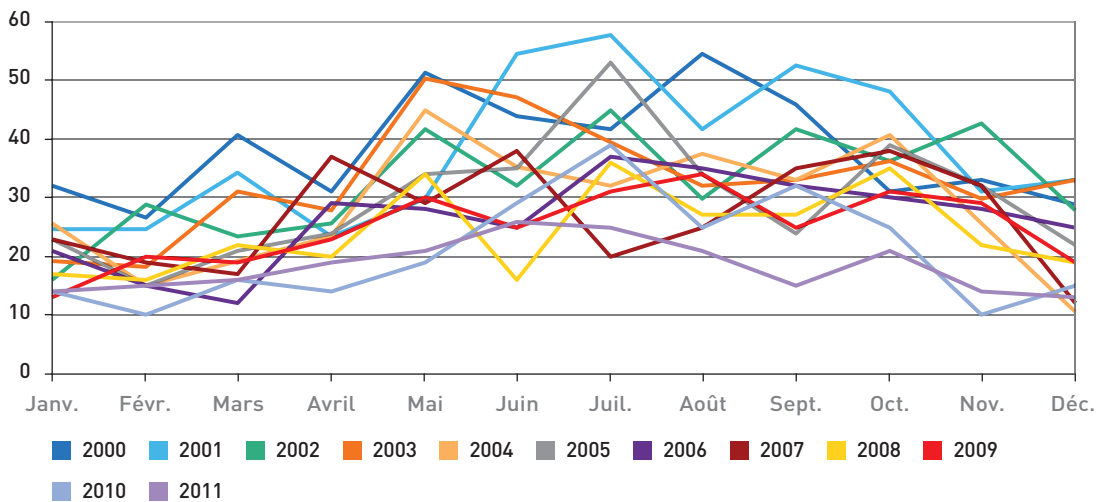
| Année          |                     | Janv. | Févr. | Mars   | Avril  | Mai    | Juin    | Juil.   | Août    | Sept.   | Oct.   | Nov.    | Déc.    |
|----------------|---------------------|-------|-------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|
| 2000           | Accidents corporels | 1 322 | 1 303 | 1 652  | 1 427  | 1 778  | 1 844   | 1 631   | 1 508   | 1 805   | 1 997  | 1 703   | 1 587   |
|                | Personnes tuées     | 32    | 27    | 41     | 31     | 51     | 44      | 42      | 55      | 46      | 31     | 33      | 29      |
| 2001           | Accidents corporels | 1 431 | 1 304 | 1 484  | 1 396  | 1 574  | 1 738   | 1 629   | 1 457   | 1 670   | 1 964  | 1 574   | 1 296   |
|                | Personnes tuées     | 25    | 25    | 34     | 24     | 30     | 55      | 58      | 42      | 52      | 48     | 31      | 33      |
| 2002           | Accidents corporels | 1 151 | 1 101 | 1 406  | 1 364  | 1 368  | 1 491   | 1 436   | 1 234   | 1 535   | 1 680  | 1 492   | 1 230   |
|                | Personnes tuées     | 16    | 29    | 24     | 26     | 42     | 32      | 45      | 30      | 42      | 36     | 43      | 28      |
| 2003           | Accidents corporels | 944   | 950   | 1 302  | 1 274  | 1 427  | 1 642   | 1 472   | 1 247   | 1 576   | 1 616  | 1 386   | 1 077   |
|                | Personnes tuées     | 19    | 18    | 31     | 28     | 50     | 47      | 40      | 32      | 33      | 36     | 30      | 33      |
| 2004           | Accidents corporels | 1 070 | 970   | 1 138  | 1 198  | 1 333  | 1 499   | 1 398   | 1 164   | 1 528   | 1 538  | 1 335   | 1 196   |
|                | Personnes tuées     | 26    | 15    | 19     | 24     | 45     | 35      | 32      | 37      | 33      | 41     | 26      | 11      |
| 2005           | Accidents corporels | 1 011 | 788   | 937    | 1 080  | 1 260  | 1 437   | 1 227   | 1 020   | 1 275   | 1 428  | 1 177   | 919     |
|                | Personnes tuées     | 23    | 15    | 21     | 24     | 34     | 35      | 53      | 34      | 24      | 39     | 32      | 22      |
| 2006           | Accidents corporels | 891   | 749   | 885    | 1 089  | 1 184  | 1 372   | 1 331   | 1 030   | 1 392   | 1 562  | 1 392   | 1 248   |
|                | Personnes tuées     | 21    | 15    | 12     | 29     | 28     | 25      | 37      | 35      | 32      | 30     | 28      | 25      |
| 2007           | Accidents corporels | 1 100 | 1 058 | 1 242  | 1 262  | 1 240  | 1 413   | 1 316   | 1 088   | 1 437   | 1 647  | 1 346   | 1 091   |
|                | Personnes tuées     | 23    | 19    | 17     | 37     | 29     | 38      | 20      | 25      | 35      | 38     | 32      | 12      |
| 2008           | Accidents corporels | 1 023 | 1 100 | 1 104  | 1 052  | 1 197  | 1 308   | 1 370   | 1 025   | 1 403   | 1 494  | 1 221   | 1 021   |
|                | Personnes tuées     | 17    | 16    | 22     | 20     | 34     | 16      | 36      | 27      | 27      | 35     | 22      | 19      |
| 2009           | Accidents corporels | 831   | 765   | 1 000  | 1 067  | 1 172  | 1 258   | 1 249   | 1 099   | 1 331   | 1 357  | 1 113   | 900     |
|                | Personnes tuées     | 13    | 20    | 19     | 23     | 30     | 25      | 31      | 34      | 25      | 31     | 29      | 19      |
| 2010           | Accidents corporels | 663   | 631   | 897    | 1 004  | 1 003  | 1 173   | 1 117   | 940     | 1 161   | 1 188  | 994     | 597     |
|                | Personnes tuées     | 14    | 10    | 16     | 14     | 19     | 29      | 39      | 25      | 32      | 25     | 10      | 15      |
| 2011           | Accidents corporels | 700   | 663   | 810    | 930    | 1 005  | 950     | 887     | 770     | 974     | 1 022  | 847     | 748     |
|                | Personnes tuées     | 14    | 15    | 16     | 19     | 21     | 26      | 25      | 21      | 15      | 21     | 14      | 13      |
| Moy. 2000-2011 | Accidents corporels | 1 011 | 949   | 1 155  | 1 179  | 1 295  | 1 427   | 1 339   | 1 132   | 1 424   | 1 541  | 1 298   | 1 076   |
|                | Personnes tuées     | 20    | 19    | 23     | 25     | 34     | 34      | 38      | 33      | 33      | 34     | 27      | 22      |
| %              | Accidents corporels | 6,8 % | 6,4 % | 7,8 %  | 7,9 %  | 8,7 %  | 9,6 %   | 9 %     | 7,6 %   | 9,6 %   | 10,4 % | 8,8 %   | 7,3 %   |
|                | Personnes tuées     | 5,9 % | 5,4 % | 6,6 %  | 7,2 %  | 10,1 % | 9,9 %   | 11,1 %  | 9,7 %   | 9,7 %   | 10 %   | 8 %     | 6,3 %   |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | 5,6 % | 5,1 % | -9,7 % | -7,4 % | 0,2 %  | -19 %   | -20,6 % | -18,1 % | -16,1 % | -14 %  | -14,8 % | 25,3 %  |
|                | Personnes tuées     | 0 %   | 50 %  | 0 %    | 35,7 % | 10,5 % | -10,3 % | -35,9 % | -16 %   | -53,1 % | -16 %  | 40 %    | -13,3 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN CYCLOMOTEUR SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

De 2000 à 2011, l'accidentalité corporelle avec cyclomoteur est systématiquement la plus forte le vendredi (17 % des accidents en moyenne) puis le mercredi (16 %). Elle chute le dimanche (10 %).

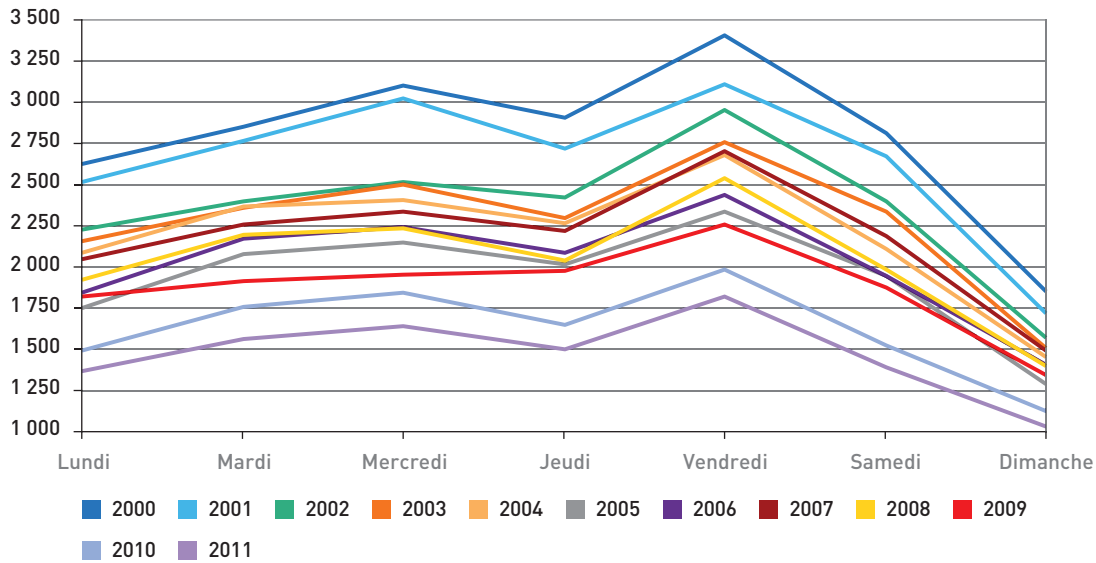
Depuis 2000, les jours les plus meurtriers pour les cyclomotoristes sont les samedis (17 %) suivis des vendredis (16 %). En 2011, la part journalière de la mortalité des cyclomotoristes s'établit selon ce profil. Elle est au maximum le vendredi (39 tués soit 18 %) et le samedi (41 tués soit 19 %).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR SELON LE JOUR

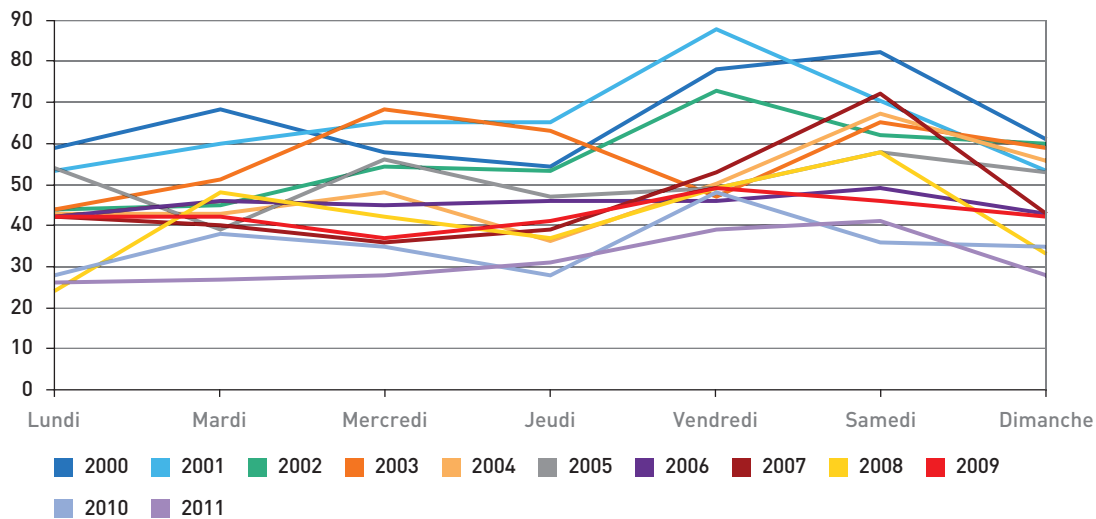
| Année             |                     | Lundi   | Mardi    | Mercredi | Jeudi   | Vendredi | Samedi  | Dimanche |
|-------------------|---------------------|---------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|
| 2000              | Accidents corporels | 2 625   | 2 852    | 3 101    | 2 909   | 3 406    | 2 816   | 1 848    |
|                   | Personnes tuées     | 59      | 68       | 58       | 55      | 78       | 82      | 61       |
| 2001              | Accidents corporels | 2 514   | 2 763    | 3 020    | 2 720   | 3 108    | 2 673   | 1 719    |
|                   | Personnes tuées     | 53      | 60       | 65       | 65      | 88       | 71      | 53       |
| 2002              | Accidents corporels | 2 225   | 2 398    | 2 518    | 2 423   | 2 956    | 2 399   | 1 569    |
|                   | Personnes tuées     | 44      | 45       | 55       | 53      | 73       | 62      | 60       |
| 2003              | Accidents corporels | 2 159   | 2 361    | 2 500    | 2 300   | 2 756    | 2 333   | 1 504    |
|                   | Personnes tuées     | 44      | 51       | 68       | 63      | 47       | 65      | 59       |
| 2004              | Accidents corporels | 2 088   | 2 364    | 2 408    | 2 265   | 2 679    | 2 108   | 1 455    |
|                   | Personnes tuées     | 43      | 43       | 48       | 36      | 50       | 67      | 56       |
| 2005              | Accidents corporels | 1 749   | 2 075    | 2 152    | 2 016   | 2 335    | 1 943   | 1 289    |
|                   | Personnes tuées     | 54      | 39       | 56       | 47      | 49       | 58      | 53       |
| 2006              | Accidents corporels | 1 841   | 2 171    | 2 239    | 2 088   | 2 439    | 1 942   | 1 405    |
|                   | Personnes tuées     | 42      | 46       | 45       | 46      | 46       | 49      | 43       |
| 2007              | Accidents corporels | 2 047   | 2 259    | 2 334    | 2 216   | 2 706    | 2 187   | 1 491    |
|                   | Personnes tuées     | 42      | 40       | 36       | 39      | 53       | 72      | 43       |
| 2008              | Accidents corporels | 1 920   | 2 197    | 2 234    | 2 042   | 2 541    | 1 982   | 1 402    |
|                   | Personnes tuées     | 24      | 48       | 42       | 37      | 49       | 58      | 33       |
| 2009              | Accidents corporels | 1 817   | 1 915    | 1 955    | 1 980   | 2 256    | 1 877   | 1 342    |
|                   | Personnes tuées     | 42      | 42       | 37       | 41      | 49       | 46      | 42       |
| 2010              | Accidents corporels | 1 490   | 1 756    | 1 840    | 1 652   | 1 981    | 1 523   | 1 126    |
|                   | Personnes tuées     | 28      | 38       | 35       | 28      | 48       | 36      | 35       |
| 2011              | Accidents corporels | 1 367   | 1 562    | 1 639    | 1 500   | 1 817    | 1 387   | 1 034    |
|                   | Personnes tuées     | 26      | 27       | 28       | 31      | 39       | 41      | 28       |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents corporels | 1 987   | 2 223    | 2 328    | 2 176   | 2 582    | 2 098   | 1 432    |
|                   | Personnes tuées     | 42      | 46       | 48       | 45      | 56       | 59      | 47       |
| % par mois        | Accidents corporels | 13,4 %  | 15 %     | 15,7 %   | 14,7 %  | 17,4 %   | 14,1 %  | 9,7 %    |
|                   | Personnes tuées     | 12,2 %  | 13,3 %   | 14 %     | 13,2 %  | 16,3 %   | 17,2 %  | 13,8 %   |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | - 8,3 % | - 11 %   | - 10,9 % | - 9,2 % | - 8,3 %  | - 8,9 % | - 8,2 %  |
|                   | Personnes tuées     | - 7,1 % | - 28,9 % | - 20 %   | 10,7 %  | - 18,8 % | 13,9 %  | - 20 %   |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN CYCLOMOTEUR SELON LES JOURS

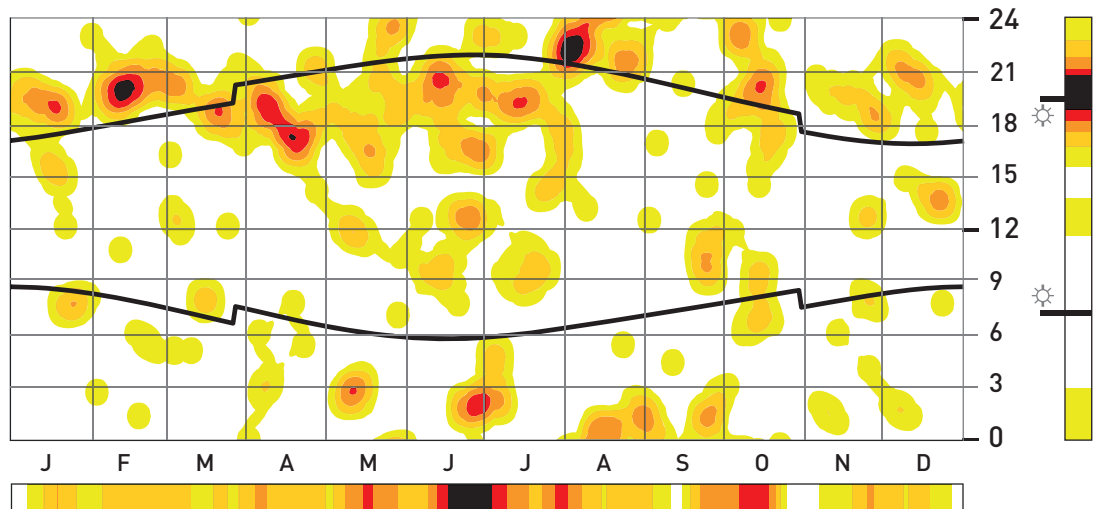


Source : ONISR, fichier des accidents. Les tués comptabilisés avant 2005 sont corrigés uniformément de tués à 6 jours en tués à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La double distribution de la mortalité cyclomotoriste détaillée sur le graphe <sup>25</sup> ci-après fait apparaître une fréquence de mortalité des cyclomotoristes entre 17 et 23 heures avec un pic vers 20 heures. Durant cette plage horaire, les décès sont plus fréquents de mai à juillet. On observe également que les fréquences maximales de mortalité (zone noire) sont atteintes de nuit.

<sup>25</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ CYCLOS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Niveau de mortalité selon les couleurs

| Tués/heure | 0,01 | 0,04 | 0,07 | 0,10 | 0,12 | 0,15 | Moy. 0,15 |
|------------|------|------|------|------|------|------|-----------|
|            | □    | □    | □    | □    | □    | □    |           |

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

|         | J    | F    | M    | A    | M   | J   | J | A | S | O | N | D | Tot. 220   |
|---------|------|------|------|------|-----|-----|---|---|---|---|---|---|------------|
| Tués    | 42   | 74   | 60   | 31   | 10  | 3   |   |   |   |   |   |   | Tot. 220   |
| % tués  | 19 % | 34 % | 27 % | 14 % | 5 % | 1 % |   |   |   |   |   |   | Tot. 100 % |
| % année | 64 % | 22 % | 10 % | 4 %  | 1 % | 0 % |   |   |   |   |   |   | Tot. 100 % |

Total : 220 tués/an, soit 0.03 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée 26 des conducteurs de cyclomoteurs dans les accidents

Pour les cyclomoteurs, la responsabilité présumée de leur conducteur dans les accidents mortels se réduit entre les années 2004 à 2010 (passant de 64 % en 2004 contre 60 % en 2010). Elle a connu une forte augmentation en 2011 pour s'établir à 67 %, soit le plus fort taux depuis 2004. Ce taux est supérieur de 10 points à celui de l'ensemble des accidents mortels.

Pour les accidents corporels, la responsabilité présumée des conducteurs de cyclomoteurs est parallèle à celle de l'ensemble des accidents. Elle diminue jusqu'en 2008 puis remonte jusqu'à 2011. Au final, elle est stable si l'on compare 2004 et 2011 uniquement. Comme pour les accidents mortels, la responsabilité des conducteurs cyclomoteurs est plus importante que pour l'ensemble des conducteurs (+ 5 points).

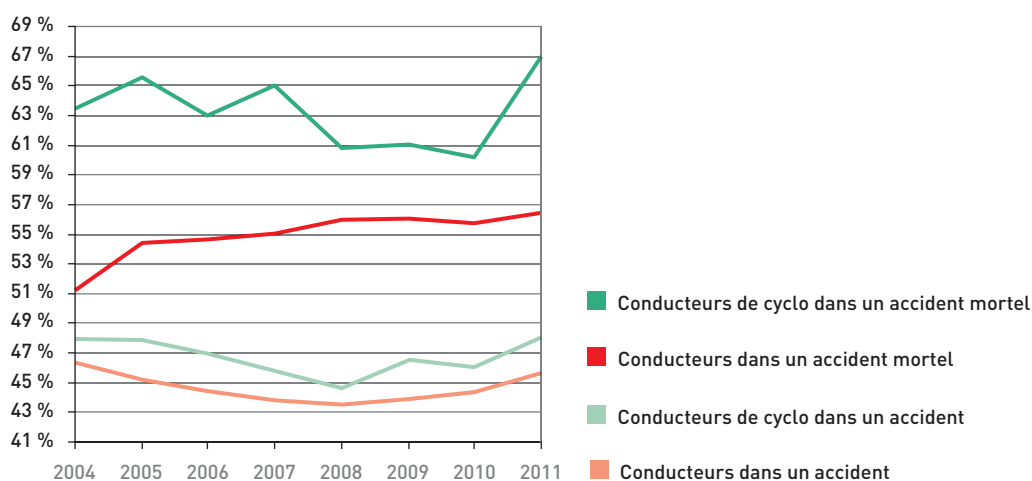
26 Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années, où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS CYCLOMOTORISTES  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année          |                     | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Total conducteurs | Part des conducteurs responsables |
|----------------|---------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------------|
| 2000           | Accidents corporels | 13 368                       | 6 389                    | 19 757            | 32,3 %                            |
|                | Accidents mortels   | 385                          | 75                       | 460               | 16,3 %                            |
| 2001           | Accidents corporels | 12 410                       | 6 257                    | 18 667            | 33,5 %                            |
|                | Accidents mortels   | 371                          | 74                       | 445               | 16,6 %                            |
| 2002           | Accidents corporels | 11 316                       | 5 340                    | 16 656            | 32,1 %                            |
|                | Accidents mortels   | 322                          | 65                       | 387               | 16,8 %                            |
| 2003           | Accidents corporels | 10 838                       | 5 261                    | 16 099            | 32,7 %                            |
|                | Accidents mortels   | 324                          | 82                       | 406               | 20,2 %                            |
| 2004           | Accidents corporels | 8 083                        | 7 478                    | 15 561            | 48,1 %                            |
|                | Accidents mortels   | 125                          | 217                      | 342               | 63,5 %                            |
| 2005           | Accidents corporels | 7 124                        | 6 569                    | 13 693            | 48 %                              |
|                | Accidents mortels   | 128                          | 244                      | 372               | 65,6 %                            |
| 2006           | Accidents corporels | 7 565                        | 6 702                    | 14 267            | 47 %                              |
|                | Accidents mortels   | 124                          | 211                      | 335               | 63 %                              |
| 2007           | Accidents corporels | 8 312                        | 7 030                    | 15 342            | 45,8 %                            |
|                | Accidents mortels   | 122                          | 227                      | 349               | 65 %                              |
| 2008           | Accidents corporels | 7 982                        | 6 429                    | 14 411            | 44,6 %                            |
|                | Accidents mortels   | 122                          | 189                      | 311               | 60,8 %                            |
| 2009           | Accidents corporels | 7 050                        | 6 151                    | 13 201            | 46,6 %                            |
|                | Accidents mortels   | 124                          | 194                      | 318               | 61 %                              |
| 2010           | Accidents corporels | 6 159                        | 5 237                    | 11 396            | 46 %                              |
|                | Accidents mortels   | 104                          | 157                      | 261               | 60,2 %                            |
| 2011           | Accidents corporels | 5 340                        | 4 944                    | 10 284            | 48,1 %                            |
|                | Accidents mortels   | 79                           | 160                      | 239               | 66,9 %                            |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | - 13,3 %                     | - 5,6 %                  | - 9,8 %           | 4,6 %                             |
|                | Accidents mortels   | - 24 %                       | 1,9 %                    | - 8,4 %           | 11,3 %                            |

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE LES CONDUCTEURS DE CYCLOMOTEUR ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

*L'alcoolémie des conducteurs de cyclomoteurs dans les accidents*

La part des conducteurs de cyclomoteur dont le taux d'alcool est supérieur au taux légal dans les accidents corporels ou mortels est à la hausse entre 2010 et 2011 (+ 4,5 % respectivement + 12,3 %). Elle progresse également de 2000 à 2010 de 8,8 points dans les accidents mortels et de 4,7 points pour les accidents corporels.

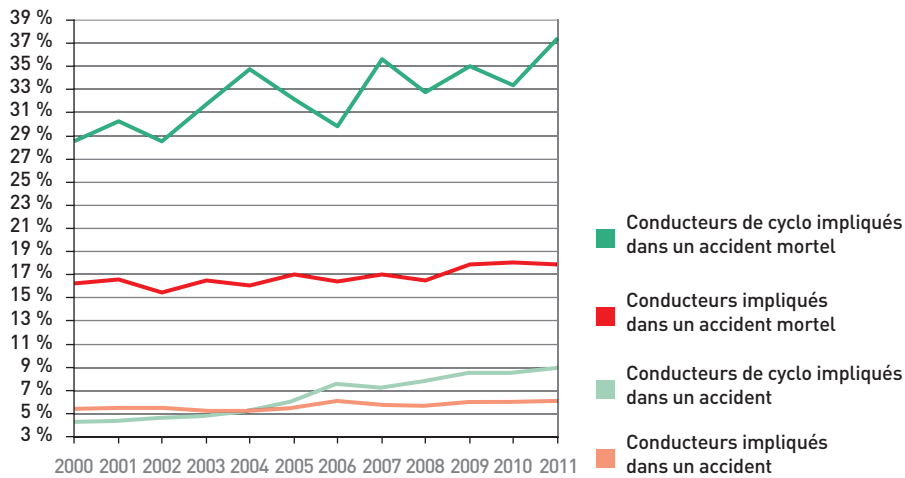
Ces évolutions sont bien supérieures à celle de l'ensemble des accidents.

En 2011, dans les accidents mortels, la part des conducteurs de cyclomoteurs ayant une alcoolémie positive est environ 4 fois plus élevée que celle de l'ensemble des accidents mortels. La part des cyclomotoristes alcoolisés observée en 2011 dans les accidents mortels (38 %) est la plus élevée tous conducteurs confondus. Les conducteurs concernés par une alcoolémie positive sont les 25-44 ans (43 % des conducteurs de cyclomoteurs alcoolisés) et les 45-64 ans (24 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS CYCLOMOTORISTES ALCOOLISÉS  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année             |              | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|-------------------|--------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000              | Accidents    | 19 757                          | 15 832                      | 80,1                                    | 690                                  | 4,4                                       |
|                   | Dont mortels | 460                             | 259                         | 56,3                                    | 74                                   | 28,6                                      |
| 2001              | Accidents    | 18 667                          | 15 122                      | 81                                      | 682                                  | 4,5                                       |
|                   | Dont mortels | 445                             | 251                         | 56,4                                    | 76                                   | 30,3                                      |
| 2002              | Accidents    | 16 656                          | 13 060                      | 78,4                                    | 613                                  | 4,7                                       |
|                   | Dont mortels | 387                             | 207                         | 53,5                                    | 59                                   | 28,5                                      |
| 2003              | Accidents    | 16 099                          | 12 239                      | 76                                      | 603                                  | 4,9                                       |
|                   | Dont mortels | 406                             | 208                         | 51,2                                    | 66                                   | 31,7                                      |
| 2004              | Accidents    | 15 561                          | 11 613                      | 74,6                                    | 624                                  | 5,4                                       |
|                   | Dont mortels | 342                             | 164                         | 48                                      | 57                                   | 34,8                                      |
| 2005              | Accidents    | 13 693                          | 10 639                      | 77,7                                    | 659                                  | 6,2                                       |
|                   | Dont mortels | 372                             | 320                         | 86                                      | 103                                  | 32,2                                      |
| 2006              | Accidents    | 14 267                          | 11 414                      | 80                                      | 879                                  | 7,7                                       |
|                   | Dont mortels | 335                             | 245                         | 73,1                                    | 73                                   | 29,8                                      |
| 2007              | Accidents    | 15 342                          | 12 289                      | 80,1                                    | 903                                  | 7,3                                       |
|                   | Dont mortels | 349                             | 258                         | 73,9                                    | 92                                   | 35,7                                      |
| 2008              | Accidents    | 14 411                          | 11 585                      | 80,4                                    | 922                                  | 8   |
|                   | Dont mortels | 311                             | 256                         | 82,3                                    | 84                                   | 32,8                                      |
| 2009              | Accidents    | 13 213                          | 10 899                      | 82,5                                    | 944                                  | 8,7                                       |
|                   | Dont mortels | 318                             | 251                         | 78,9                                    | 88                                   | 35,1                                      |
| 2010              | Accidents    | 11 401                          | 9 450                       | 82,9                                    | 819                                  | 8,7                                       |
|                   | Dont mortels | 261                             | 204                         | 78,2                                    | 68                                   | 33,3                                      |
| 2011              | Accidents    | 10 286                          | 8 434                       | 82                                      | 765                                  | 9,1                                       |
|                   | Dont mortels | 239                             | 179                         | 74,9                                    | 67                                   | 37,4                                      |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents    | - 9,8 %                         | - 10,8 %                    | - 1,1                                   | - 6,6 %                              | 4,7                                       |
|                   | Dont mortels | - 8,4 %                         | - 12,3 %                    | - 4,2 %                                 | - 1,5 %                              | 12,3 %                                    |

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE CYCLOMOTOMORISTES ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Le port du casque chez les cyclomotoristes dans les accidents

En 2011, 21 cyclomotoristes sont décédés alors qu'ils ne portaient pas de casque (10 % de la mortalité des cyclomotoristes).

Le taux de port du casque des conducteurs de cyclomoteurs non tués progresse très légèrement (+ 1,4 points depuis 2000). L'année 2011 connaît le meilleur taux. Celui des conducteurs décédés monte de 6 points (83 % en 2000 contre 89 % en 2011) mais reste inférieur d'environ 10 points aux conducteurs non tués.

Pour les passagers, l'évolution est plus sensible notamment pour ceux décédés à la suite de l'accident. Pour ces derniers, le relèvement est de + 16 points (passant de 60 % en 2000 à 86 % en 2011 soit – 17 tués). Il est de 6 points pour les passagers non tués.

L'efficacité du casque n'est pas contestable. En 2011, 1,7 % des cyclomotoristes casqués sont tués contre 5,4 % pour ceux non casqués.

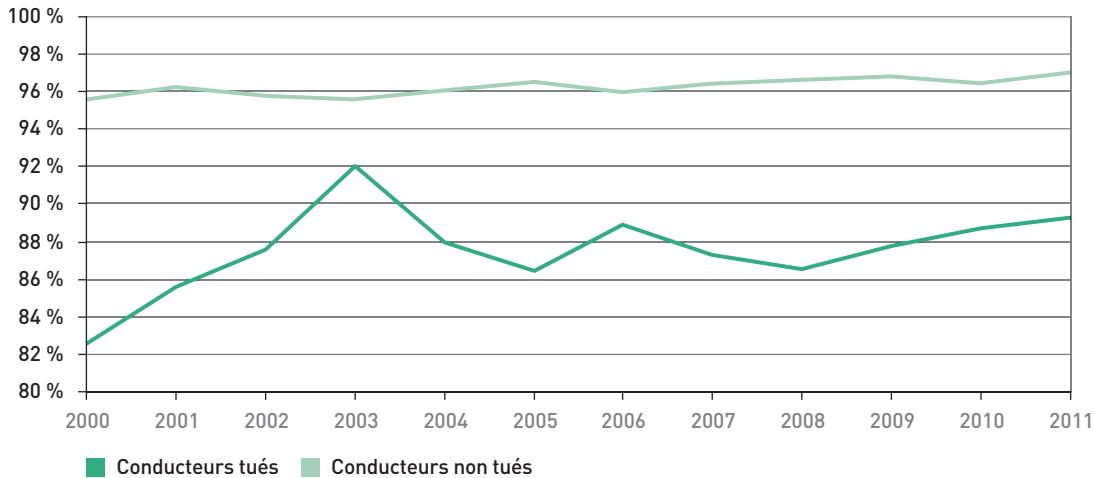


↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PORT DU CASQUE DES CYCLOMOTORISTES DANS LES ACCIDENTS  
(CONDUCTEURS ET PASSAGERS)

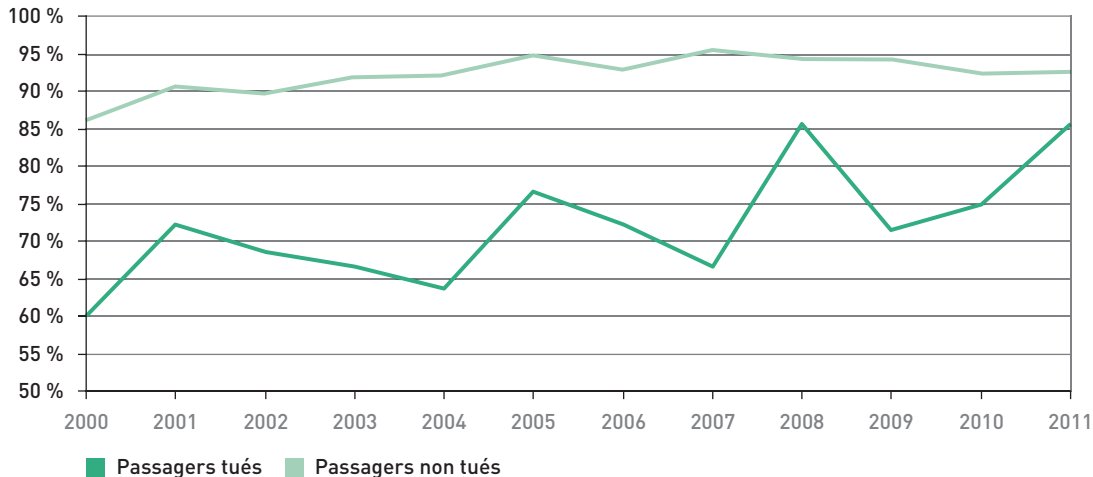
|      | Conducteurs        |             |      |       | Passagers |             |      |       | Indéterminés |             |      |       | Ensemble |             |      |       |        |
|------|--------------------|-------------|------|-------|-----------|-------------|------|-------|--------------|-------------|------|-------|----------|-------------|------|-------|--------|
|      | Casqués            | Non casqués | Ind. | Total | Casqués   | Non casqués | Ind. | Total | Casqués      | Non casqués | Ind. | Total | Casqués  | Non casqués | Ind. | Total |        |
| 2000 | Personnes tuées    | 293         | 62   | 76    | 431       | 15          | 10   | 0     | 25           | 1           | 1    | 2     | 4        | 309         | 73   | 78    | 460    |
|      | Impliqués non tués | 16 021      | 728  | 2 577 | 19 326    | 1 036       | 168  | 349   | 1 552        | 683         | 62   | 351   | 1 096    | 17 740      | 957  | 3 277 | 21 974 |
| 2001 | Personnes tuées    | 305         | 51   | 68    | 424       | 14          | 5    | 4     | 24           | 1           | 1    | 5     | 7        | 320         | 58   | 78    | 455    |
|      | Impliqués non tués | 14 768      | 571  | 2 904 | 18 243    | 1 334       | 135  | 436   | 1 904        | 308         | 39   | 312   | 659      | 16 410      | 744  | 3 651 | 20 806 |
| 2002 | Personnes tuées    | 255         | 36   | 68    | 360       | 14          | 6    | 7     | 28           | 0           | 3    | 0     | 3        | 269         | 46   | 76    | 391    |
|      | Impliqués non tués | 13 289      | 573  | 2 435 | 16 296    | 1 261       | 143  | 280   | 1 683        | 236         | 20   | 305   | 561      | 14 786      | 735  | 3 019 | 18 540 |
| 2003 | Personnes tuées    | 283         | 25   | 65    | 373       | 11          | 5    | 5     | 21           | 2           | 0    | 1     | 3        | 296         | 30   | 72    | 398    |
|      | Impliqués non tués | 12 582      | 576  | 2 568 | 15 726    | 1 318       | 115  | 337   | 1 770        | 290         | 22   | 278   | 590      | 14 190      | 713  | 3 182 | 18 085 |
| 2004 | Personnes tuées    | 243         | 33   | 45    | 321       | 7           | 4    | 4     | 16           | 3           | 2    | 1     | 6        | 253         | 40   | 50    | 343    |
|      | Impliqués non tués | 13 113      | 525  | 1 602 | 15 240    | 1 299       | 112  | 192   | 1 602        | 428         | 31   | 186   | 645      | 14 840      | 667  | 1 980 | 17 487 |
| 2005 | Personnes tuées    | 243         | 38   | 49    | 330       | 13          | 4    | 5     | 22           | 2           |      | 2     | 4        | 258         | 42   | 56    | 356    |
|      | Impliqués non tués | 11 706      | 410  | 1 247 | 13 363    | 1 355       | 73   | 136   | 1 564        | 378         | 21   | 47    | 446      | 13 439      | 504  | 1 430 | 15 373 |
| 2006 | Personnes tuées    | 232         | 29   | 35    | 296       | 13          | 5    |       | 18           | 2           | 1    |       | 3        | 247         | 35   | 35    | 317    |
|      | Impliqués non tués | 12 064      | 499  | 1 408 | 13 971    | 1 415       | 109  | 167   | 1 691        | 373         | 30   | 73    | 476      | 13 852      | 638  | 1 648 | 16 138 |
| 2007 | Personnes tuées    | 233         | 34   | 36    | 303       | 10          | 5    | 6     | 21           | 1           |      |       | 1        | 244         | 39   | 42    | 325    |
|      | Impliqués non tués | 12 842      | 472  | 1 725 | 15 039    | 1 477       | 66   | 203   | 1 746        | 429         | 33   | 90    | 552      | 14 748      | 571  | 2 018 | 17 337 |
| 2008 | Personnes tuées    | 213         | 33   | 27    | 273       | 12          | 2    | 4     | 18           |             |      |       | 0        | 225         | 35   | 31    | 291    |
|      | Impliqués non tués | 12 078      | 418  | 1 642 | 14 138    | 1 402       | 82   | 175   | 1 659        | 401         | 21   | 74    | 496      | 13 881      | 521  | 1 891 | 16 293 |
| 2009 | Personnes tuées    | 209         | 29   | 37    | 275       | 15          | 6    | 2     | 23           | 1           |      |       | 1        | 225         | 35   | 39    | 299    |
|      | Impliqués non tués | 11 130      | 358  | 1 450 | 12 938    | 1 370       | 83   | 157   | 1 610        | 277         | 25   | 48    | 350      | 12 777      | 466  | 1 655 | 14 898 |
| 2010 | Personnes tuées    | 189         | 24   | 21    | 234       | 9           | 3    |       | 12           | 1           | 1    |       | 2        | 199         | 28   | 21    | 248    |
|      | Impliqués non tués | 9 649       | 353  | 1 165 | 11 167    | 1 118       | 91   | 141   | 1 350        | 265         | 20   | 31    | 316      | 11 032      | 464  | 1 337 | 12 833 |
| 2011 | Personnes tuées    | 167         | 20   | 25    | 212       | 6           | 1    | 1     | 8            |             |      |       | 0        | 173         | 21   | 26    | 220    |
|      | Impliqués non tués | 8 884       | 269  | 921   | 10 074    | 1 121       | 88   | 107   | 1 316        | 172         | 9    | 20    | 201      | 10 177      | 366  | 1 048 | 11 591 |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DU CASQUE DES CONDUCTEURS DE CYCLOMOTEURS DANS LES ACCIDENTS



↓ ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DU CASQUE DES PASSAGERS DE CYCLOMOTEURS DANS LES ACCIDENTS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

**Les motocyclettes <sup>27</sup> (« motos »)**

Le parc <sup>28</sup> des motos et leurs parcours

Le parc circulant des motos est en forte expansion depuis le milieu des années 90. Entre 2000 et 2011, il a été multiplié par 1,5. Il progresse encore en 2011 par rapport à 2010 de + 0,1 %, mais les hausses annuelles sont beaucoup moins nettes depuis 2009. Ce parc n'est plus marginal. En 2011 il pèse 3,8 % du parc total des véhicules motorisés en circulation.

Soulignons l'incidence importante de l'équivalence donnée entre les permis B (véhicules légers) et A1 (motocyclettes de 50 à 125 cm<sup>3</sup>) qui a considérablement dopé le parc des motocyclettes dès son application en 1996. Les ventes de ces motocyclettes ont été multipliées par 6 entre 1995 et 2007.

<sup>27</sup> Cette catégorie administrative regroupe tous les deux-roues motorisés (scooters inclus) à partir de 50 cm<sup>3</sup> de cylindrée.

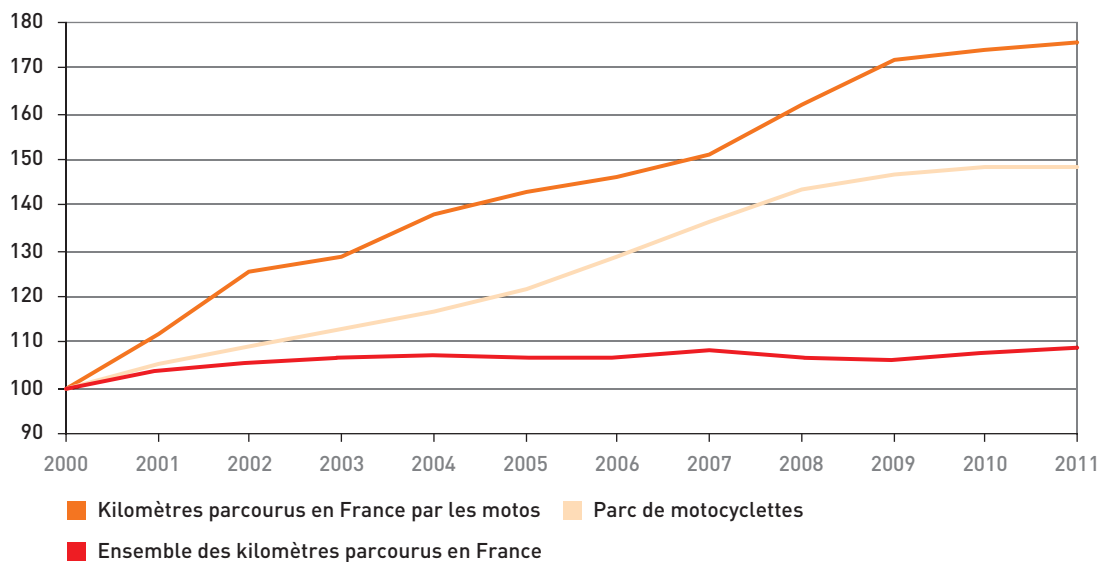
<sup>28</sup> Les estimations des parcs circulants de 2RM (cyclos et motos) utilisées ici sont établies par l'ONISR sur la base des ventes et/ou immatriculations neuves, en appliquant aux parcs accumulés des « lois de casse ou de réforme » fixées par l'ONISR. Il est fortement probable qu'il y ait une forte sous-évaluation pour la période récente. En effet, ces effectifs de parcs circulants, les volumes de trafic réévalués récemment par le CGDD/SOeS et les kilométrages moyens couramment admis ne sont pas en cohérence. C'est pourquoi l'ONISR s'est associé en 2011 au CGDD/SOeS pour commanditer une enquête 2RM lourde. Le CNIS (Comité du label) lui ayant attribué le label d'intérêt général et de qualité statistique avec obligation de réponse, elle a pu être lancée au printemps 2012 (30 000 questionnaires envoyés selon un plan de sondage spécifique sur la base des cartes grises). Les premières exploitations seront disponibles d'ici à la fin de l'année 2012 et pourront être introduit dans le bilan 2012. On espère en retirer une mise à plat complète des parcs circulants et des kilométrages annuels des 2RM, sur des bases bien plus robustes que les données des enquêtes nationales transports et déplacement. Cela conduira probablement à des révisions importantes des estimations en vigueur.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES MOTOCYCLETTES

| Année                 | Motocyclettes                 |   | Kilomètres parcourus pour l'ensemble des véhicules |
|-----------------------|-------------------------------|---|--|
|                       | Parc en milliers de véhicules | Kilomètres parcourus en France (en milliards de km) |  |
| 2000                  | 968                           | 6   | 518,2  |
| 2001                  | 1 019                         | 6,7   | 539  |
| 2002                  | 1 054                         | 7,5   | 547,8  |
| 2003                  | 1 091                         | 7,7   | 552,7  |
| 2004                  | 1 131                         | 8,3   | 557,1  |
| 2005                  | 1 177                         | 8,6   | 554,3  |
| 2006                  | 1 248                         | 8,8   | 555,2  |
| 2007                  | 1 320                         | 9,1   | 561,6  |
| 2008                  | 1 387                         | 9,7   | 552,7  |
| 2009                  | 1 421                         | 10,3  | 552,2  |
| 2010                  | 1 436                         | 10,4  | 560,4  |
| 2011                  | 1 438                         | 10,5  | 565  |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>0,1 %</b>                  | <b>0,9 %</b>  | <b>0,8 %</b>                                       |

NB : ces parcours sont répartis par l'ONISR entre motos et cyclos sur la base des parcs circulants estimés par l'ONISR, en considérant un kilométrage annuel moyen de 2 020 kilomètres pour les cyclos et de 4 717 kilomètres pour les motos.

## ↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION (BASE 100 - ANNÉE 2000)



L'évolution des kilomètres parcourus des motos suit une tendance proche de l'évolution du parc. Selon les estimations faites par l'ONISR à partir des données du CGDD/SOeS, la progression des kilomètres parcourus depuis 2000 serait supérieure à 70 %.

En 2011, les kilomètres parcourus des motos représentent 1,9 % du kilométrage total des véhicules motorisés contre 1 % en 2000. Dans le même temps, l'augmentation continue du trafic motorisé, freinée dès 2002, a pris fin en 2005 et ne connaît, depuis lors, que des variations marginales à la hausse ou à la baisse. La tendance d'ensemble est à la stabilité. La hausse continue des kilomètres parcourus des motos fait exception.

*Bilan général de l'accidentalité des motocyclettes*

Depuis 2000, la mortalité motocycliste a diminué de – 20 % contre – 52 % toutes catégories d'usagers confondues. L'augmentation des kilomètres parcourus par ce mode de déplacement explique en partie cette moindre baisse.

Les accidents corporels impliquant au moins une motocyclette ont baissé de – 19 % (contre – 46 % pour l'ensemble des accidents corporels).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES MOTOCYCLETTES

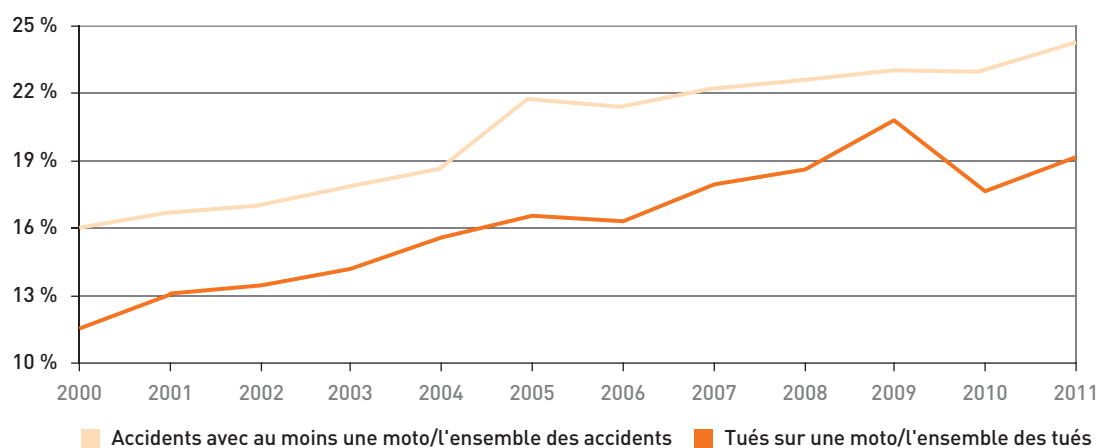
| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Kilomètres parcourus pour l'ensemble des véhicules | Personnes tuées | Blessés    | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|--|-----------------|------------|---------------------------|
| 2000                  | 19 438              | ND                     | 19 838   | 947             | 19 250     | ND                        |
| 2001                  | 19 515              | ND                     | 19 938   | 1 081           | 19 105     | ND                        |
| 2002                  | 17 967              | ND                     | 18 365   | 1 040           | 17 478     | ND                        |
| 2003                  | 16 144              | ND                     | 16 456   | 869             | 15 760     | ND                        |
| 2004                  | 15 950              | ND                     | 16 322   | 870             | 15 668     | ND                        |
| 2005                  | 18 293              | 881                    | 18 757   | 881             | 18 225     | 7 386                     |
| 2006                  | 17 178              | 799                    | 17 575   | 769             | 16 909     | 6 928                     |
| 2007                  | 18 088              | 846                    | 18 546   | 830             | 17 808     | 7 171                     |
| 2008                  | 16 870              | 819                    | 17 309   | 795             | 16 597     | 6 873                     |
| 2009                  | 16 692              | 892                    | 17 158   | 888             | 16 414     | 6 742                     |
| 2010                  | 15 414              | 721                    | 15 815   | 704             | 15 159     | 6 123                     |
| 2011                  | 15 772              | 771                    | 16 228   | 760             | 15 468     | 6 279                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>2,3 %</b>        | <b>6,9 %</b>           | <b>2,6 %</b>                                       | <b>8 %</b>      | <b>2 %</b> | <b>2,5 %</b>              |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

24,3 % des accidents corporels en 2011 ont impliqué une motocyclette (soit 15 772 accidents) et 19 % des personnes tuées étaient motocyclistes (760 motocyclistes pour 3 963 tués toutes catégories confondues). Ces deux pourcentages ont été en hausse quasi continue de 2001 à 2009 (respectivement + 7,1 points et + 9,2 points sur la période), avec une exception notable en 2006.

La mortalité des motocyclistes connaît des fortes variations d'une année sur l'autre. 2011 n'échappe pas à ce constat avec une hausse de + 8 % après la baisse enregistrée en 2010 (– 20,7 %) qui suivait la hausse de 2009. Ces variations s'expliquent en grande partie par la grande sensibilité de ce trafic aux conditions météorologiques.

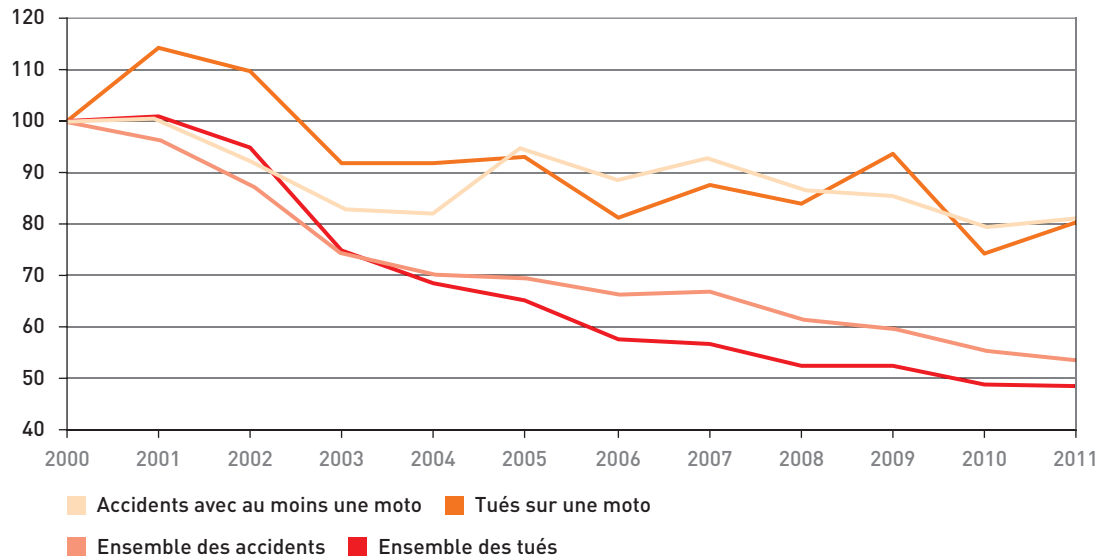
## ↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES MOTOCYCLETTES DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ COMPARATIF DEL 'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE MOTOCYCLETTES ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



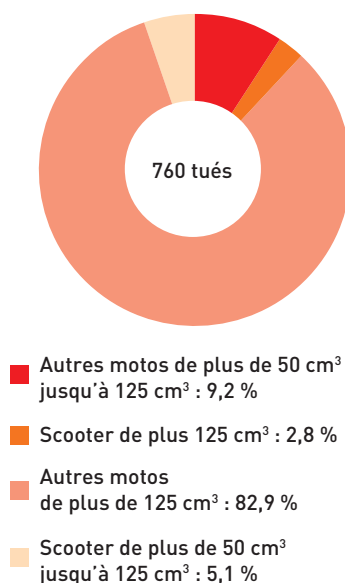
Depuis 2008, les évolutions des définitions du BAAC permettent de distinguer qualitativement différentes catégories de motocyclettes. En 2011, 83 % des personnes tuées à motocyclette circulaient sur une moto de « grosse cylindrée » (MTT : plus de 125 cm<sup>3</sup>) hors scooters, et seulement 9,2 % sur une moto de « petite cylindrée » (MTL : de 50 à 125 cm<sup>3</sup>) hors scooters. Les scootéristes représentent 8,1 % des personnes tuées à moto. On ne dispose pas encore d'une segmentation crédible du parc circulant détaillée par classes de cylindrées pour analyser cette ventilation de la mortalité même si le segment du marché des scooters est en expansion aussi bien en MTL qu'en MTT.

↓ ANNÉES 2008 À 2011 – VICTIMES EN MOTOCYCLETTES SELON LE TYPE DE « MONTURE »

|                           | Personnes tuées   | Personnes tuées  | Personnes tuées                      | Personnes tuées                        | Personnes tuées                             | Personnes tuées                           | Personnes tuées  |
|---------------------------|---|--|--------------------------------------|--|---|---|--|
|                           | Scooter de plus de 50 cm <sup>3</sup> jusqu'à 125 cm <sup>3</sup> | Autres motos de plus de 50 cm <sup>3</sup> jusqu'à 125 cm <sup>3</sup> | Total segment 50/125 cm <sup>3</sup> | Scooter de plus de 125 cm <sup>3</sup> | Autres motos de plus de 125 cm <sup>3</sup> | Total segment plus de 125 cm <sup>3</sup> | Total motos y compris scooters de plus de 50 cm <sup>3</sup> |
| 2008                      | 49  | 103  | 152                                  | 12                                     | 631   | 643                                       | 795  |
| Blessés                   | 3 305   | 2 982  | 6 287                                | 973                                    | 9 337                                       | 10 310                                    | 16 597   |
| Dont Blessés hospitalisés | 776   | 1 292  | 2 068                                | 315                                    | 4 490                                       | 4 805                                     | 6 873  |
| 2009                      | 34  | 112  | 146                                  | 27                                     | 715   | 742                                       | 888  |
| Blessés                   | 3 118   | 2 781  | 5 899                                | 1 052                                  | 9 463                                       | 10 515                                    | 16 414   |
| Dont Blessés hospitalisés | 705   | 1 077  | 1 782                                | 323                                    | 4 637                                       | 4 960                                     | 6 742  |
| 2010                      | 33  | 80   | 113                                  | 21                                     | 570   | 591                                       | 704  |
| Blessés                   | 2 999   | 2 462  | 5 461                                | 1 108                                  | 8 590                                       | 9 698                                     | 15 159   |
| Dont Blessés hospitalisés | 697   | 1 019  | 1 716                                | 300                                    | 4 107                                       | 4 407                                     | 6 123  |
| 2011                      | 39  | 70   | 109                                  | 21                                     | 630   | 651                                       | 760  |
| Blessés                   | 3 003   | 2 349  | 5 352                                | 1 280                                  | 8 836                                       | 10 116                                    | 15 468   |
| Dont Blessés hospitalisés | 767   | 944  | 1 711                                | 384                                    | 4 184                                       | 4 568                                     | 6 279  |

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE SELON SON TYPE

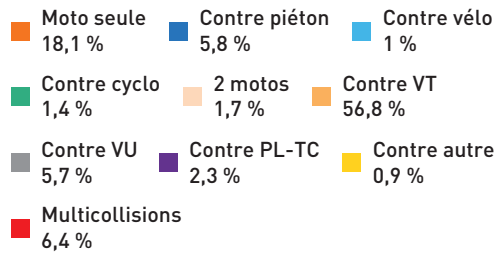
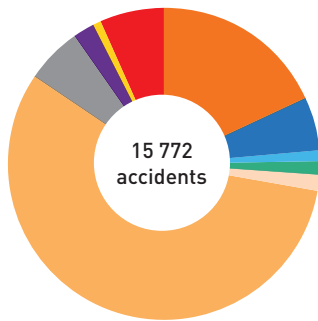


Source : ONISR, fichier des accidents.

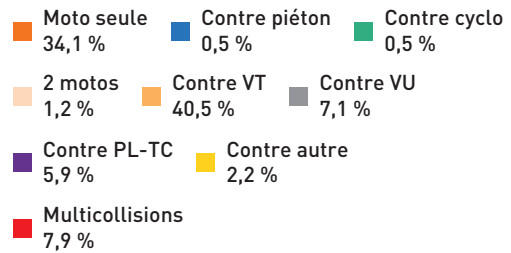
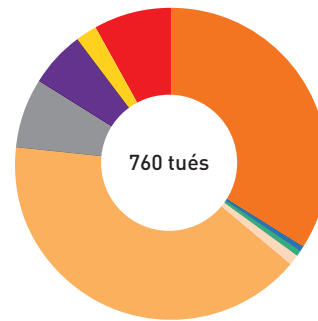
Les antagonistes des motos dans l'accidentalité

En 2011, les motos sont majoritairement accidentées en collision avec une voiture de tourisme (57 % des accidents corporels impliquant au moins une moto), mais aussi pour une bonne part sans tiers (18 %). Ce dernier pourcentage doit cependant être considéré avec précaution, car il recouvre aussi des cas de quasi-collision sans choc par manœuvre d'évitement vis à vis d'un véhicule antagoniste. (cf. étude COMPAR)

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC MOTOCYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents avec piétons représentent 5,8 % des accidents corporels impliquant au moins une moto et les collisions avec un VU<sup>29</sup> 5,7 %.

41 % tués motocyclistes décèdent à la suite de collisions avec un véhicule de tourisme et 34 % à la suite d'accidents sans tiers.

↓ ANNÉE 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE

|                | Accidents corporels |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|----------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                | 2000                | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          |
| Moto seule     | 3 228               | 3 215         | 3 060         | 2 855         | 2 863         | 3 196         | 3 089         | 3 241         | 3 132         | 3 224         | 2 860         | 2 859         |
| Contre piéton  | 1 187               | 1 131         | 1 080         | 918           | 863           | 1 010         | 1 014         | 1 022         | 963           | 854           | 878           | 908           |
| Contre vélo    | 189                 | 123           | 135           | 157           | 119           | 157           | 182           | 196           | 186           | 185           | 145           | 155           |
| Contre cyclo   | 309                 | 273           | 259           | 283           | 244           | 267           | 279           | 316           | 312           | 257           | 249           | 228           |
| 2 motos        | 232                 | 228           | 224           | 185           | 209           | 289           | 248           | 279           | 272           | 283           | 252           | 262           |
| Contre VT      | 11 928              | 11 970        | 11 065        | 9 865         | 9 702         | 11 202        | 10 060        | 10 456        | 9 631         | 9 515         | 8 791         | 8 951         |
| Contre VU      | 668                 | 728           | 552           | 512           | 574           | 575           | 843           | 962           | 884           | 910           | 830           | 897           |
| Contre PL-TC   | 390                 | 456           | 339           | 278           | 299           | 409           | 443           | 396           | 392           | 333           | 346           | 366           |
| Contre autre   | 134                 | 165           | 173           | 139           | 162           | 175           | 143           | 177           | 152           | 174           | 151           | 139           |
| Multicollision | 1 173               | 1 226         | 1 080         | 952           | 915           | 1 013         | 877           | 1 043         | 946           | 957           | 912           | 1 007         |
| <b>Total</b>   | <b>19 438</b>       | <b>19 515</b> | <b>17 967</b> | <b>16 144</b> | <b>15 950</b> | <b>18 293</b> | <b>17 178</b> | <b>18 088</b> | <b>16 870</b> | <b>16 692</b> | <b>15 414</b> | <b>15 772</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>29</sup> Voir le chapitre spécifique de ce bilan traitant des VU, où sont précisées les raisons de la discontinuité des données d'accidentalité pour cette catégorie.

## ↓ ANNÉE 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES MOTOCYCLISTES SELON L'ANTAGONISTE

|                             | Personnes tuées |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|-----------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                             | 2000            | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          |
| Moto seule                  | 337             | 331           | 378           | 284           | 298           | 295           | 289           | 277           | 248           | 320           | 253           | 259           |
| Contre piéton               | 5               | 4             | 1             | 3             | 4             | 1             | 2             | 3             | 3             | 4             | 0             | 4             |
| Contre vélo                 | 1               | 2             | 3             | 1             | 3             | 2             | 1             | 3             | 1             | 3             | 5             | 0             |
| Contre cyclo                | 3               | 4             | 3             | 5             | 6             | 9             | 5             | 3             | 7             | 3             | 5             | 4             |
| 2 motos                     | 2               | 11            | 14            | 16            | 15            | 14            | 9             | 15            | 14            | 14            | 7             | 9             |
| Contre VT                   | 401             | 452           | 423           | 374           | 357           | 370           | 299           | 336           | 339           | 346           | 288           | 308           |
| Contre VU                   | 28              | 45            | 30            | 29            | 26            | 25            | 33            | 42            | 40            | 59            | 48            | 54            |
| Contre PL-TC                | 59              | 88            | 40            | 43            | 43            | 59            | 45            | 55            | 46            | 50            | 41            | 45            |
| Contre autre                | 13              | 20            | 26            | 22            | 33            | 12            | 16            | 19            | 18            | 23            | 10            | 17            |
| Multicollisions             | 98              | 123           | 122           | 91            | 84            | 94            | 70            | 77            | 79            | 66            | 47            | 60            |
| <b>Total</b>                | <b>947</b>      | <b>1 081</b>  | <b>1 040</b>  | <b>869</b>    | <b>870</b>    | <b>881</b>    | <b>769</b>    | <b>830</b>    | <b>795</b>    | <b>888</b>    | <b>704</b>    | <b>760</b>    |
| <b>Mortalité solo</b>       | <b>35,6 %</b>   | <b>30,7 %</b> | <b>36,4 %</b> | <b>32,7 %</b> | <b>34,3 %</b> | <b>33,5 %</b> | <b>37,6 %</b> | <b>33,4 %</b> | <b>31,2 %</b> | <b>36 %</b>   | <b>35,9 %</b> | <b>34,1 %</b> |
| <b>Vulnérabilité en duo</b> | <b>86,9 %</b>   | <b>89,1 %</b> | <b>88,4 %</b> | <b>89,5 %</b> | <b>92,5 %</b> | <b>91,8 %</b> | <b>89,5 %</b> | <b>91,7 %</b> | <b>89,5 %</b> | <b>91,8 %</b> | <b>91 %</b>   | <b>92,1 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les collisions « corporelles »<sup>30</sup> d'une moto avec un usager plus vulnérable (piétons, vélos et cyclos) et les collisions « corporelles » avec une voiture de tourisme sont en baisse d'environ – 25 % dans les deux cas. Les collisions avec un véhicule plus lourd sont en hausse depuis deux ans et sont quasiment revenues à leur niveau de 2000. On remarquera que les collisions entre deux motos progressent également (+ 13 % pour les collisions corporelles). Cette hausse est la conséquence directe de l'augmentation du parc et du volume de circulation. Les motocyclettes sont amenées à avoir des conflits entre elles, leur nombre en circulation aux heures de pointe en milieu urbain pouvant atteindre jusqu'à 15 % du trafic sur certaines sections urbaines ou péri-urbaines, notamment en Ile-de-France.

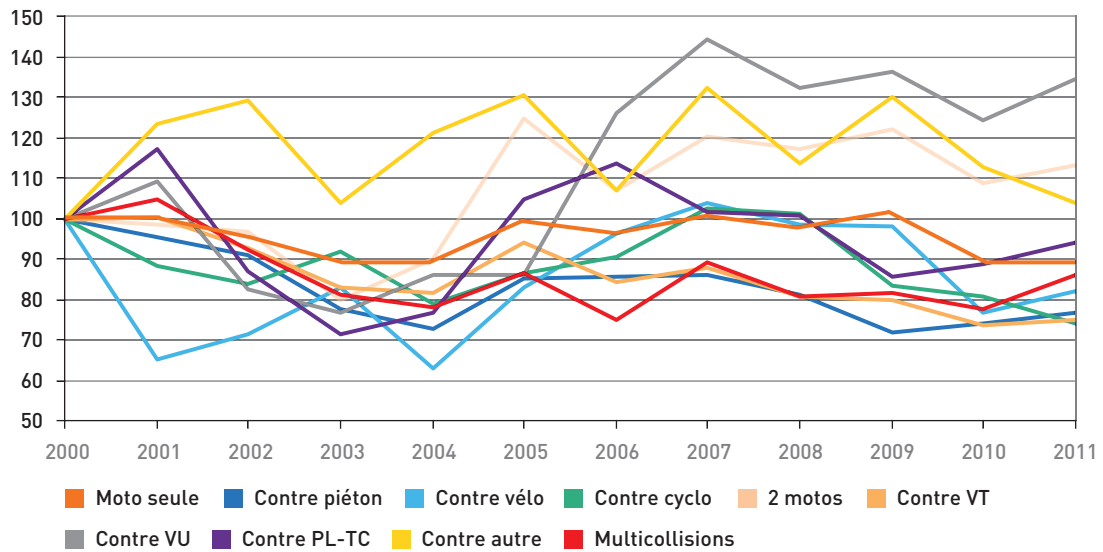
L'indice de vulnérabilité des motocyclistes (à savoir : dans une collision mortelle à deux dont au moins une moto, la probabilité du décès d'un motocycliste) ainsi que le ratio des [tués motocyclistes] sur [les tués dans l'accidents avec motocyclette] sont tous deux en légère hausse par rapport à 2000, avec respectivement + 4 points et + 2,2 points. Ces deux indices sont établis à un niveau très élevé (respectivement 90 % et 93 % en moyenne), ce qui reflète la vulnérabilité exceptionnelle des motocyclistes résultant de l'absence de carrosserie et de manque de stabilité avec des capacités de vitesse élevée et des possibilités de très fortes accélérations. On retiendra que sur dix collisions mortelles entre une moto et un véhicule plus lourd, c'est le motocycliste qui meurt, dans 9 cas sur dix.

Concernant la part de mortalité sans tiers, elle est stable depuis 2000 à hauteur d'environ 35 %, inférieure à celle de la mortalité sans tiers des automobilistes (48 % en 2011) .

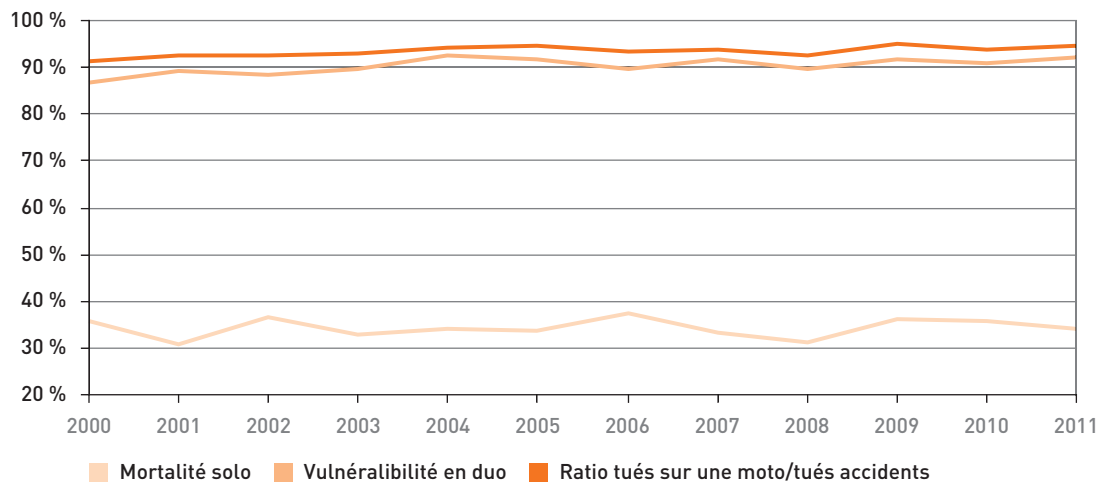
<sup>30</sup> Constituant des accidents corporels, mortels ou non ; donc ayant fait au moins une victime, blessée ou tuée.



↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES MOTOCYCLETTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS  
(BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ ÉVOLUTION DES TROIS INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ EN MOTOCYCLE

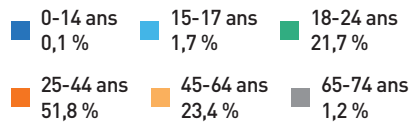
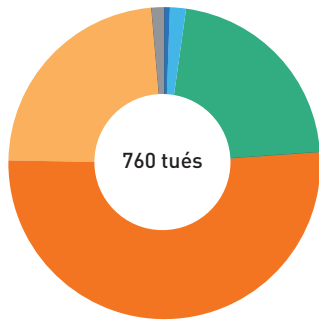


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

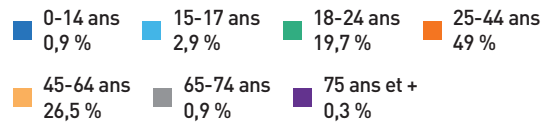
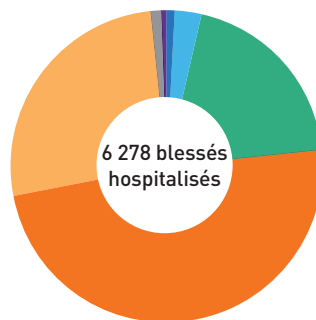
Classes d'âge des victimes parmi les motocyclistes – conducteurs et passagers

En 2011, 52 % des tués motocyclistes et 49 % des blessés hospitalisés à moto avaient entre 25 et 44 ans. Les deux classes d'âge les plus touchées (parmi celles qui figurent sur nos graphiques) sont les 18-24 ans avec 3 motocyclistes tués pour 100 000 habitants de cette classe d'âge et les 25-44 ans avec 2,4 motocyclistes tués pour 100 000 habitants de cette classe d'âge.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS À MOTOCYCLETTE PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, la mortalité motocycliste a baissé :

- de - 26 % dans la classe d'âge 18 à 24 ans ;
- de - 32 % dans la classe d'âge 25 à 44 ans.

Sur la même période, elle a augmenté de + 73 % dans la classe d'âge 45-64 ans. La part de cette classe d'âge dans la mortalité motocycliste atteint 23 % en 2011 pour une part démographique de 26 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES À MOTOCYCLETTE SELON LA CLASSE D'ÂGE

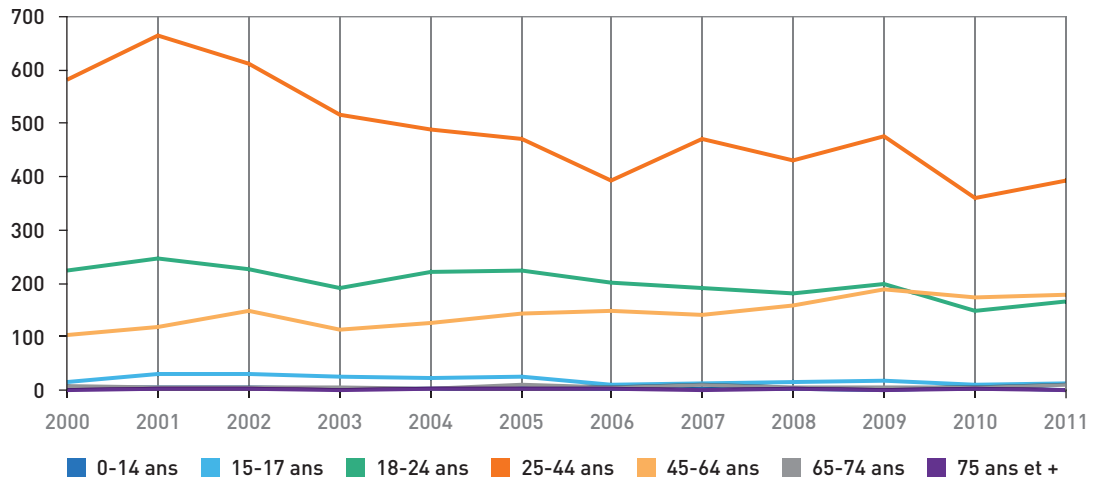
| Année          | Personnes tuées |          |           |           |           |           |           |             |       | Blessés hospitalisés |          |           |           |           |           |           |             |       |
|----------------|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|----------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|
|                | Inc.            | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total | Inc.                 | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total |
| 2000           | 10              | 5        | 15        | 224       | 583       | 103       | 7         | 0           | 947   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2001           | 9               | 4        | 30        | 247       | 666       | 118       | 5         | 2           | 1081  | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2002           | 14              | 4        | 30        | 226       | 611       | 148       | 5         | 2           | 1040  | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2003           | 16              | 2        | 25        | 192       | 516       | 112       | 4         | 1           | 869   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2004           | 2               | 3        | 24        | 222       | 487       | 126       | 2         | 3           | 870   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND    |
| 2005           | 0               | 4        | 26        | 225       | 470       | 144       | 9         | 3           | 881   | 20                   | 101      | 461       | 1 691     | 3 813     | 1 245     | 41        | 14          | 7 386 |
| 2006           | 5               | 2        | 11        | 202       | 394       | 149       | 4         | 2           | 769   | 52                   | 84       | 333       | 1 494     | 3 614     | 1 307     | 37        | 7           | 6 928 |
| 2007           | 1               | 2        | 13        | 192       | 471       | 142       | 9         | 0           | 830   | 15                   | 63       | 305       | 1 530     | 3 737     | 1 464     | 38        | 19          | 7 171 |
| 2008           | 0               | 3        | 15        | 181       | 430       | 159       | 5         | 2           | 795   | 2                    | 64       | 258       | 1 443     | 3 555     | 1 486     | 55        | 10          | 6 873 |
| 2009           | 0               | 1        | 18        | 198       | 475       | 189       | 6         | 1           | 888   | 3                    | 68       | 198       | 1 450     | 3 396     | 1 566     | 49        | 12          | 6 742 |
| 2010           | 0               | 5        | 9         | 148       | 360       | 174       | 6         | 2           | 704   | 1                    | 37       | 178       | 1 205     | 3 070     | 1 560     | 59        | 13          | 6 123 |
| 2011           | 0               | 1        | 13        | 165       | 394       | 178       | 9         | 0           | 760   | 0                    | 54       | 180       | 1 234     | 3 078     | 1 661     | 54        | 17          | 6 278 |
| Var. 2011/2010 | ND              | - 80 %   | 44,4 %    | 11,5 %    | 9,4 %     | 2,3 %     | 50 %      | NS          | 8 %   | NS                   | 45,9 %   | 1,1 %     | 2,4 %     | 0,3 %     | 6,5 %     | - 8,5 %   | 30,8 %      | 2,5 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

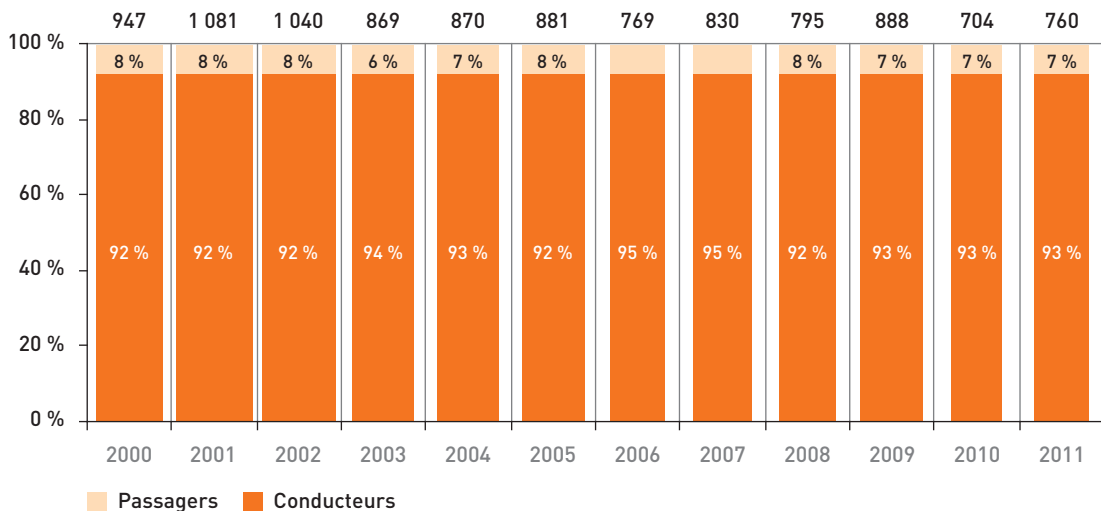
Les motocyclistes tués sont avant tout des conducteurs (93 % des tués en 2011 contre 7 % pour les passagers).

74 % des conducteurs tués et 75 % des passagers tués ont entre 18 et 44 ans.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LA PLACE OCCUPÉE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des motocyclettes par type de route<sup>31</sup>

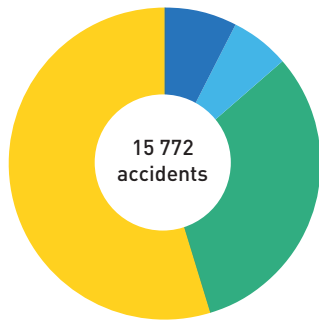
Tout comme l'ensemble des accidents corporels, ceux qui impliquent au moins une motocyclette surviennent majoritairement sur les « voies communales et autres voies »<sup>32</sup> (55 %), suivies par les routes départementales (32 %).

La part des décès motocyclistes intervenant sur routes départementales ou voies communales (et autres) atteint plus de 86 % mais sa répartition est très inégale (19 % sur voies communales contre 67 % sur routes départementales). Là encore, cette répartition est très semblable à la mortalité toutes catégories d'usagers confondus.

<sup>31</sup> La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant-après 2005-2006 est biaisée suite au transfert d'une partie des routes nationales aux départements. On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

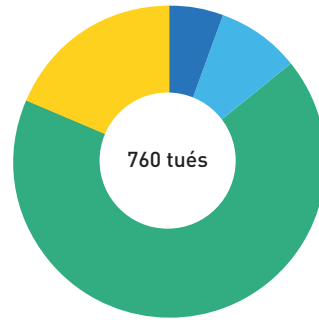
<sup>32</sup> Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC MOTOCYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE



- Autoroutes : 7,6 %
- Routes nationales : 6,2 %
- Routes départementales : 31,8 %
- Voies communales et autres : 54,5 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE



- Autoroutes : 5,7 %
- Routes nationales : 8,6 %
- Routes départementales : 67,2 %
- Voies communales et autres : 18,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par rapport à l'année de référence 2007, la mortalité motocycliste a diminué de - 27 % sur routes nationales, de - 23 % sur voies communales (et autres) et de - 8 % sur autoroutes. Les routes départementales, où l'on comptabilise le plus grand nombre de motocyclistes tués, connaît pratiquement en 2011 la même mortalité qu'en 2007.

Par rapport à 2010, la mortalité motocycliste est en augmentation sur tous les types de réseaux, y compris autoroutes et routes nationales (respectivement + 16 % et + 23 %) pourtant moins prisées des motocyclistes.

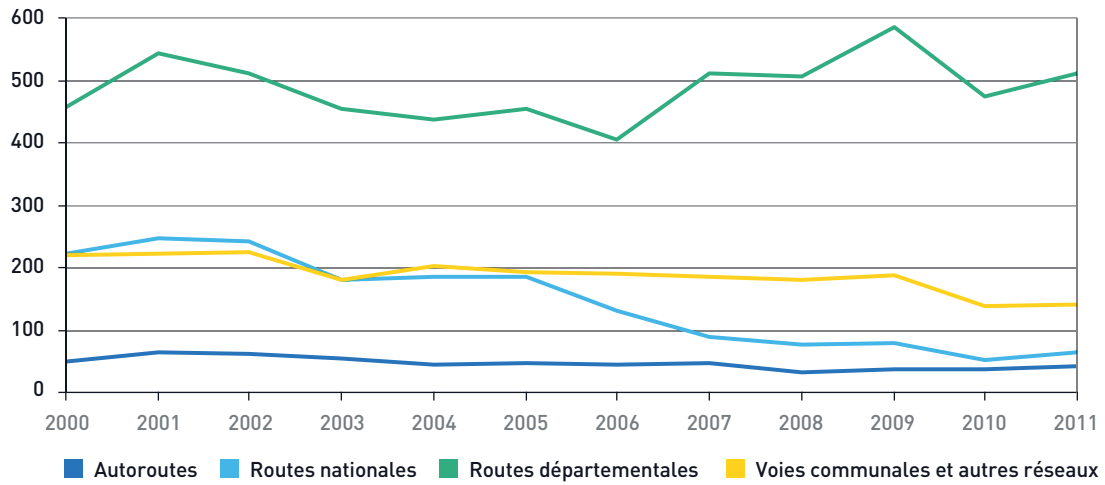
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE

| Année                 | Autoroutes          |                 |                      | Routes nationales   |                 |                      | Routes départementales |                 |                      | Voies communales et autres |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|------------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels    | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels        | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 1 003               | 49              | ND                   | 2 840               | 221             | ND                   | 5 321                  | 456             | ND                   | 10 274                     | 220             | ND                   | 19 438              | 947             | ND                   |
| 2001                  | 1 112               | 65              | ND                   | 2 843               | 248             | ND                   | 5 392                  | 544             | ND                   | 10 168                     | 223             | ND                   | 19 515              | 1 081           | ND                   |
| 2002                  | 1 056               | 62              | ND                   | 2 560               | 243             | ND                   | 4 923                  | 510             | ND                   | 9 428                      | 226             | ND                   | 17 967              | 1 040           | ND                   |
| 2003                  | 929                 | 53              | ND                   | 2 198               | 180             | ND                   | 4 424                  | 455             | ND                   | 8 593                      | 181             | ND                   | 16 144              | 869             | ND                   |
| 2004                  | 873                 | 45              | ND                   | 2 038               | 186             | ND                   | 4 062                  | 437             | ND                   | 8 977                      | 202             | ND                   | 15 950              | 870             | ND                   |
| 2005                  | 1 118               | 48              | 442                  | 2 248               | 185             | 1 109                | 4 521                  | 455             | 2 550                | 10 406                     | 193             | 3 285                | 18 293              | 881             | 7 386                |
| 2006                  | 1 043               | 44              | 345                  | 1 806               | 131             | 989                  | 4 254                  | 404             | 2 774                | 10 075                     | 190             | 2 820                | 17 178              | 769             | 6 928                |
| 2007                  | 1 202               | 47              | 409                  | 1 492               | 89              | 719                  | 4 993                  | 510             | 3 223                | 10 401                     | 184             | 2 820                | 18 088              | 830             | 7 171                |
| 2008                  | 954                 | 31              | 330                  | 1 296               | 77              | 615                  | 4 867                  | 507             | 3 110                | 9 753                      | 180             | 2 818                | 16 870              | 795             | 6 873                |
| 2009                  | 962                 | 36              | 335                  | 1 071               | 78              | 487                  | 5 305                  | 586             | 3 355                | 9 354                      | 188             | 2 565                | 16 692              | 888             | 6 742                |
| 2010                  | 1 142               | 37              | 393                  | 881                 | 53              | 431                  | 4 918                  | 475             | 3 032                | 8 473                      | 139             | 2 267                | 15 414              | 704             | 6 123                |
| 2011                  | 1 192               | 43              | 419                  | 975                 | 65              | 409                  | 5 014                  | 511             | 3 161                | 8 591                      | 141             | 2 290                | 15 772              | 760             | 6 279                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>4,4 %</b>        | <b>16,2 %</b>   | <b>6,6 %</b>         | <b>10,7 %</b>       | <b>22,6 %</b>   | <b>-5,1 %</b>        | <b>2 %</b>             | <b>7,6 %</b>    | <b>4,3 %</b>         | <b>1,4 %</b>               | <b>1,4 %</b>    | <b>1 %</b>           | <b>2,3 %</b>        | <b>8 %</b>      | <b>2,5 %</b>         |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



*Les motocyclettes et les milieux (agglomérations<sup>33</sup> versus rase campagne<sup>34</sup>)*

En 2011, 72 % des accidents corporels avec motocyclette ont eu lieu en milieu urbain alors que 66 % des décès à moto sont intervenus en rase campagne.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES MOTOCYCLETTES SELON LE MILIEU (BASE 100 - ANNÉE 2000)

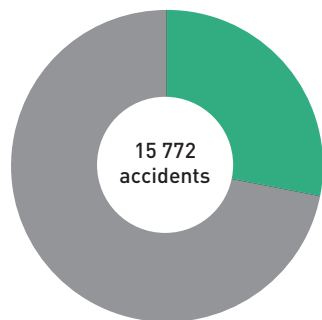
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



<sup>33</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

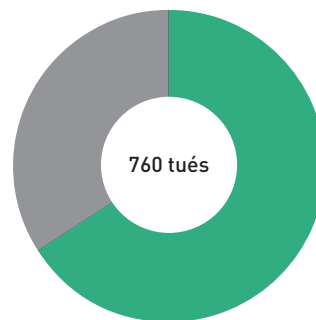
<sup>34</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC MOTOCYCLETTE SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 28,1 % ■ Milieu urbain 71,9 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 65,9 % ■ Milieu urbain 34,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, le milieu urbain connaît une plus forte baisse de l'accidentalité motocycliste que la rase campagne (- 22 % pour les accidents corporels et - 38 % pour la mortalité). Avec des variations très erratiques sur la période, le bilan de l'accidentalité en rase campagne est légèrement à la baisse (un peu plus de - 5 % pour les accidents comme pour les tués).

Pour l'accidentalité motocycliste, l'année 2011 est à la hausse par rapport à 2010, sauf pour les personnes tuées en milieu urbain. La baisse des motocyclistes tués en rase campagne obtenue en 2010 a été nettement effacée par les résultats en hausse de 2011. Les conditions météorologiques anormalement favorables aux déplacements de loisirs des motocyclistes tout au long du premier semestre 2011 en sont la principale raison.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE SELON LE MILIEU

| Année                 | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 4 829               | 532             | ND                   | 14 609              | 415             | ND                   | 19 438              | 947             | ND                   |
| 2001                  | 5 101               | 653             | ND                   | 14 414              | 428             | ND                   | 19 515              | 1 081           | ND                   |
| 2002                  | 4 882               | 635             | ND                   | 13 085              | 405             | ND                   | 17 967              | 1 040           | ND                   |
| 2003                  | 4 331               | 529             | ND                   | 11 813              | 340             | ND                   | 16 144              | 869             | ND                   |
| 2004                  | 4 188               | 542             | ND                   | 11 762              | 328             | ND                   | 15 950              | 870             | ND                   |
| 2005                  | 4 437               | 534             | 2 527                | 13 856              | 347             | 4 859                | 18 293              | 881             | 7 386                |
| 2006                  | 4 313               | 478             | 2 734                | 12 865              | 291             | 4 194                | 17 178              | 769             | 6 928                |
| 2007                  | 4 727               | 522             | 2 966                | 13 361              | 308             | 4 205                | 18 088              | 830             | 7 171                |
| 2008                  | 4 392               | 508             | 2 857                | 12 478              | 287             | 4 016                | 16 870              | 795             | 6 873                |
| 2009                  | 4 506               | 560             | 2 925                | 12 186              | 328             | 3 817                | 16 692              | 888             | 6 742                |
| 2010                  | 4 271               | 432             | 2 649                | 11 143              | 272             | 3 474                | 15 414              | 704             | 6 123                |
| 2011                  | 4 428               | 501             | 2 758                | 11 344              | 259             | 3 521                | 15 772              | 760             | 6 279                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>3,7 %</b>        | <b>16 %</b>     | <b>4,1 %</b>         | <b>1,8 %</b>        | <b>- 4,8 %</b>  | <b>1,4 %</b>         | <b>2,3 %</b>        | <b>8 %</b>      | <b>2,5 %</b>         |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

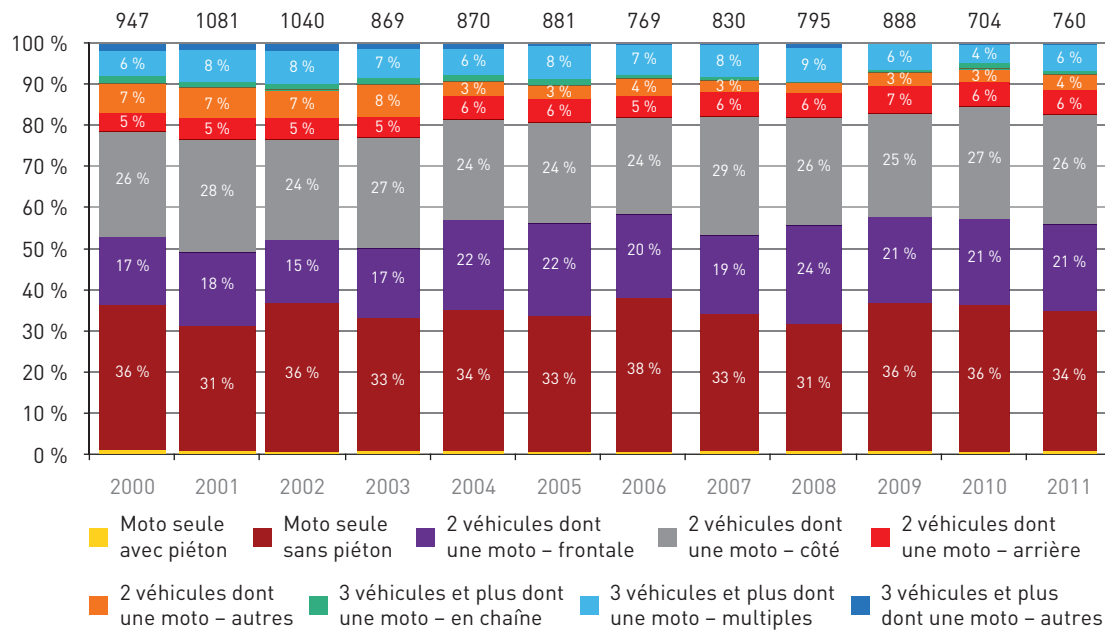
Les motocyclettes – Collisions et obstacles<sup>35</sup>

En 2011, environ 34 % des décès motocyclistes résultent d'accidents sans tiers ou réputés tels, 26 % résultent de collisions latérales et 21 % de collisions frontales. Viennent ensuite les collisions multiples avec environ 8 % des motocyclistes tués. Ces distributions sont assez stables depuis 2000, sauf depuis 2004 qui voit une tendance à la hausse pour les tués en collisions frontales.

<sup>35</sup> Le fichier BAAC comporte un item relatif aux obstacles fixes heurtés par les véhicules. Mais cette simple information factuelle ne permet pas de comprendre la cinématique de l'accident. Cela limite les exploitations et analyses qui peuvent être tirées de cette rubrique.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LES TYPES DE COLLISIONS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



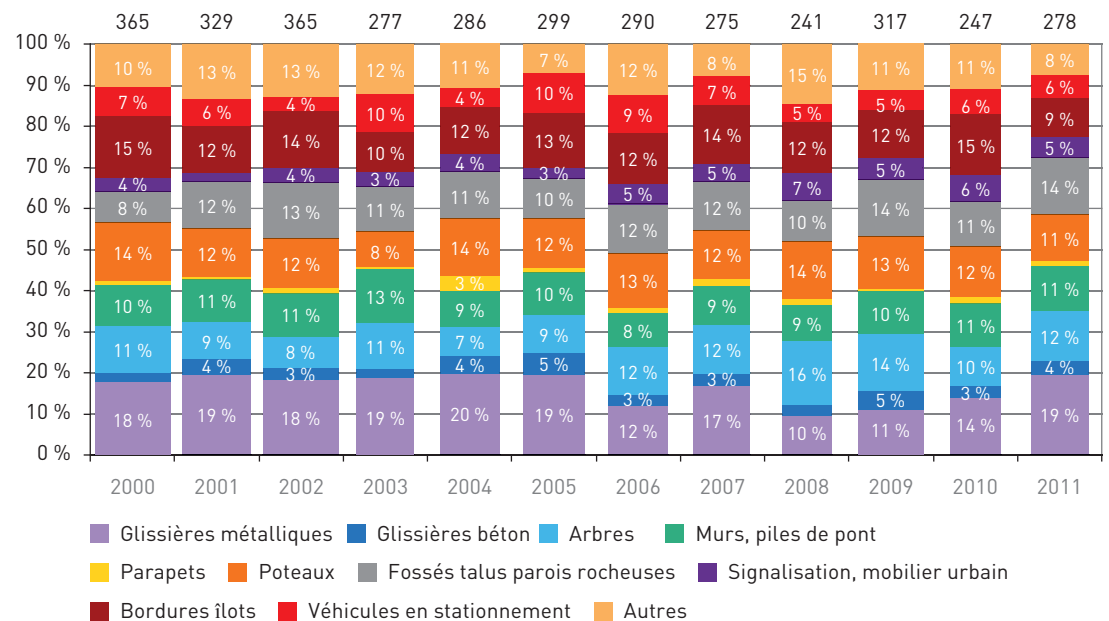
En 2011, 278 motocyclistes ont été tués alors que leur motocyclette avait percuté un obstacle fixe, ce qui représente 36,3 % des motocyclistes tués. Ces situations sont plus fréquentes lors des accidents sans tiers. Le déroulement de l'accident fait que le motard a pu être éjecté et ne pas percuter l'obstacle à la différence de la motocyclette. L'interprétation de ces exploitations est donc à prendre avec réserve.

Parmi les motocyclistes tués en 2011 après choc de leur motocyclette contre obstacle fixe, 19 % (soit 54 tués) l'ont été après choc contre une glissière métallique. Cela représente, pour les seules glissières métalliques (sans que l'on sache si elles étaient équipées ou non d'une lisse basse de protection), 20 tués de plus qu'en 2010.

Les fossés, talus et parois rocheuses (types d'obstacles qui ne se rencontrent pratiquement qu'en rase campagne) représentent 14 % des tués motocyclistes après choc contre obstacle fixe en 2011, soit une augmentation de 44 % par rapport à 2010.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

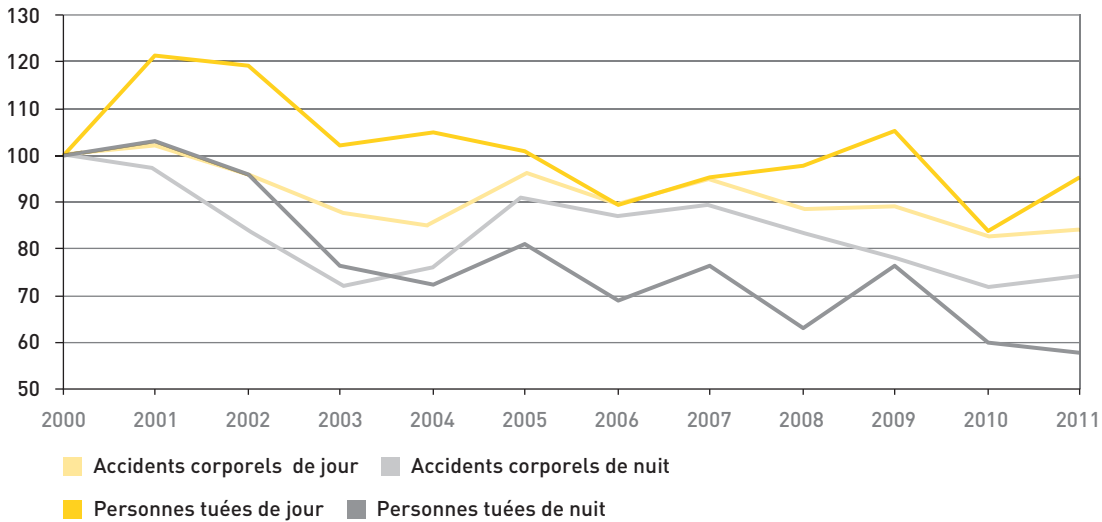
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



*Les motos et la luminosité (jour versus nuit)*

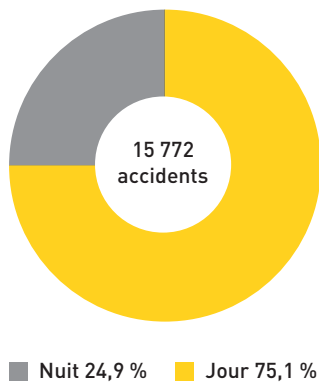
Les trafics nocturnes des motocyclistes, bien moindres la nuit, réduisant très fortement les conflits liés à la cohabitation entre motocyclistes et autres usagers. De fait, en 2011, les accidents avec motocyclette sont intervenus de jour à 75 %. 71 % de la mortalité motocycliste est diurne .

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES MOTOCYCLETTES : JOUR VERSUS NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)

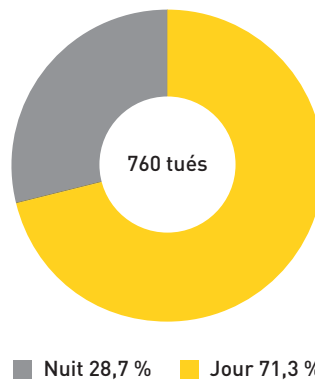


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC MOTOCYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, les accidents avec motocyclette et la mortalité motocycliste ont tous deux connu leurs meilleurs progrès la nuit (respectivement - 26 % et - 42 %). Le jour, ils n'ont diminué, respectivement, que de - 16 % et - 5 %. L'augmentation de la mortalité motocycliste de 2010 à 2011 ne porte que sur le jour. La nuit reste à la baisse avec - 3,5 % de motocyclistes tués.



## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ

| Année                 | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 14 119              | 570             | ND                   | 5 319               | 377             | ND                   | 19 438              | 947             | ND                   |
| 2001                  | 14 368              | 692             | ND                   | 5 147               | 389             | ND                   | 19 515              | 1 081           | ND                   |
| 2002                  | 13 517              | 679             | ND                   | 4 450               | 361             | ND                   | 17 967              | 1 040           | ND                   |
| 2003                  | 12 340              | 582             | ND                   | 3 804               | 288             | ND                   | 16 144              | 869             | ND                   |
| 2004                  | 11 922              | 598             | ND                   | 4 028               | 273             | ND                   | 15 950              | 870             | ND                   |
| 2005                  | 13 501              | 575             | 5 378                | 4 792               | 306             | 2 008                | 18 293              | 881             | 7 386                |
| 2006                  | 12 573              | 509             | 5 057                | 4 605               | 260             | 1 871                | 17 178              | 769             | 6 928                |
| 2007                  | 13 347              | 542             | 5 301                | 4 741               | 288             | 1 870                | 18 088              | 830             | 7 171                |
| 2008                  | 12 445              | 557             | 5 095                | 4 425               | 238             | 1 778                | 16 870              | 795             | 6 873                |
| 2009                  | 12 544              | 600             | 5 096                | 4 148               | 288             | 1 646                | 16 692              | 888             | 6 742                |
| 2010                  | 11 624              | 478             | 4 701                | 3 790               | 226             | 1 422                | 15 414              | 704             | 6 123                |
| 2011                  | 11 847              | 542             | 4 678                | 3 925               | 218             | 1 601                | 15 772              | 760             | 6 279                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>1,9 %</b>        | <b>13,4 %</b>   | <b>- 0,5 %</b>       | <b>3,6 %</b>        | <b>- 3,5 %</b>  | <b>12,6 %</b>        | <b>2,3 %</b>        | <b>8 %</b>      | <b>2,5 %</b>         |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

*L'accidentalité des motos selon les mois, jours et heures*

La saisonnalité des accidents corporels avec moto est restée assez stable sur toute la période des années 2000 à 2011, avec une basse saison hiver-automne, deux pics sur juin et septembre-octobre séparés par le grand creux d'août.

Le cycle annuel de la mortalité des motocyclistes est également typique : c'est une courbe en cloche sur toute l'année, dont le sommet se place en juillet. La grande différence avec les autres usagers notamment les voitures de tourisme tient au trafic moto de l'été : il se porte massivement sur la rase campagne (milieu particulièrement mortel pour les motocyclistes en raison des vitesses pratiquées) et s'effondre en agglomération (théâtre de la petite accidentalité corporelle).

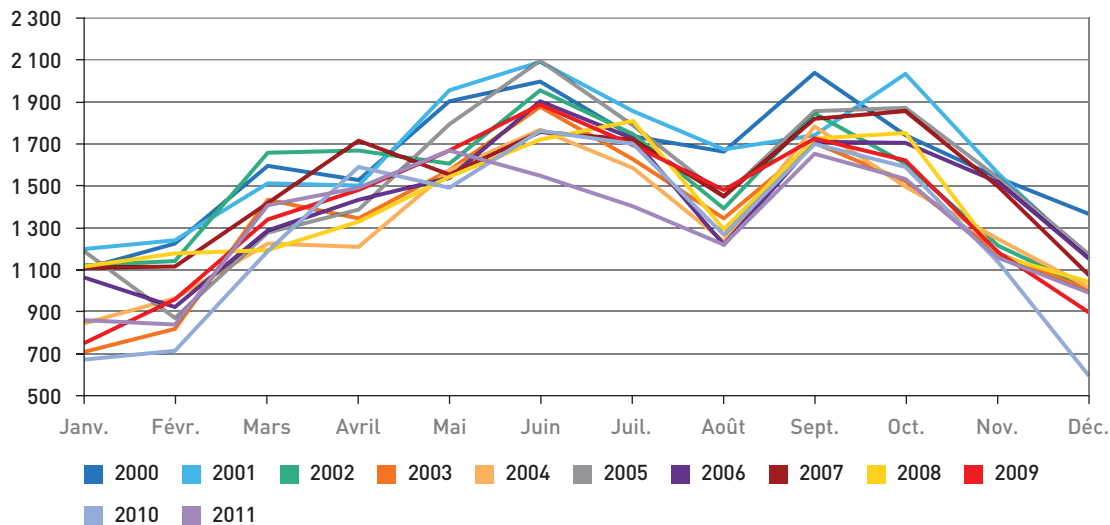
En 2011, la mortalité des motocyclistes a été très élevée de janvier à mai. Puis elle s'est effondrée jusqu'en août, avec l'effet de compenser les mauvais résultats du début d'année. La fin de l'année 2011 a retrouvé le cycle classique sauf le mois de décembre notamment par rapport à 2010 qui avait profité d'une météorologie très hivernale (mois le plus froid depuis 1963 avec une succession d'épisodes neigeux). Ainsi juillet 2011 est au plus bas avec 79 tués contre 110 en 2010. Mais, à l'exception des mois de juillet et août, tous les mois de 2011 ont connu une mortalité motocycliste supérieure au même mois en 2010.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE SELON LE MOIS

|                |                     | Janv. | Févr.  | Mars   | Avril   | Mai    | Juin     | Juil.    | Août    | Sept.   | Oct.    | Nov.   | Déc    |
|----------------|---------------------|-------|--------|--------|---------|--------|----------|----------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 2000           | Accidents corporels | 1 105 | 1 226  | 1 594  | 1 528   | 1 905  | 1 997    | 1 737    | 1 661   | 2 038   | 1 744   | 1 536  | 1 367  |
|                | Personnes tuées     | 33    | 53     | 66     | 97      | 95     | 119      | 105      | 88      | 100     | 89      | 50     | 51     |
| 2001           | Accidents corporels | 1 198 | 1 242  | 1 510  | 1 501   | 1 956  | 2 089    | 1 856    | 1 675   | 1 742   | 2 033   | 1 559  | 1 154  |
|                | Personnes tuées     | 55    | 59     | 68     | 76      | 103    | 141      | 127      | 138     | 106     | 96      | 61     | 51     |
| 2002           | Accidents corporels | 1 123 | 1 141  | 1 658  | 1 668   | 1 608  | 1 955    | 1 745    | 1 392   | 1 846   | 1 604   | 1 215  | 1 012  |
|                | Personnes tuées     | 55    | 62     | 86     | 96      | 106    | 141      | 121      | 103     | 102     | 80      | 53     | 36     |
| 2003           | Accidents corporels | 711   | 819    | 1 436  | 1 343   | 1 577  | 1 877    | 1 628    | 1 347   | 1 707   | 1 522   | 1 177  | 1 000  |
|                | Personnes tuées     | 35    | 40     | 90     | 64      | 88     | 110      | 112      | 103     | 77      | 65      | 53     | 32     |
| 2004           | Accidents corporels | 843   | 962    | 1 223  | 1 209   | 1 573  | 1 769    | 1 584    | 1 238   | 1 786   | 1 499   | 1 245  | 1 019  |
|                | Personnes tuées     | 28    | 41     | 57     | 62      | 98     | 91       | 124      | 94      | 110     | 76      | 48     | 42     |
| 2005           | Accidents corporels | 1 188 | 870    | 1 278  | 1 386   | 1 796  | 2 094    | 1 790    | 1 449   | 1 856   | 1 874   | 1 537  | 1 175  |
|                | Personnes tuées     | 40    | 37     | 65     | 51      | 99     | 105      | 130      | 96      | 86      | 81      | 53     | 38     |
| 2006           | Accidents corporels | 1 062 | 924    | 1 286  | 1 434   | 1 538  | 1 904    | 1 724    | 1 222   | 1 712   | 1 705   | 1 516  | 1 151  |
|                | Personnes tuées     | 21    | 24     | 52     | 81      | 78     | 80       | 97       | 73      | 99      | 73      | 56     | 35     |
| 2007           | Accidents corporels | 1 113 | 1 114  | 1 418  | 1 714   | 1 552  | 1 759    | 1 723    | 1 448   | 1 822   | 1 857   | 1 495  | 1 073  |
|                | Personnes tuées     | 37    | 39     | 60     | 86      | 67     | 83       | 109      | 87      | 103     | 67      | 51     | 41     |
| 2008           | Accidents corporels | 1 114 | 1 178  | 1 192  | 1 328   | 1 542  | 1 721    | 1 808    | 1 295   | 1 727   | 1 753   | 1 170  | 1 042  |
|                | Personnes tuées     | 49    | 46     | 37     | 62      | 88     | 76       | 120      | 92      | 74      | 70      | 42     | 39     |
| 2009           | Accidents corporels | 752   | 959    | 1 340  | 1 481   | 1 671  | 1 890    | 1 695    | 1 481   | 1 725   | 1 622   | 1 181  | 895    |
|                | Personnes tuées     | 25    | 56     | 63     | 75      | 107    | 116      | 98       | 101     | 92      | 91      | 39     | 25     |
| 2010           | Accidents corporels | 672   | 716    | 1 189  | 1 591   | 1 493  | 1 763    | 1 701    | 1 266   | 1 699   | 1 591   | 1 139  | 594    |
|                | Personnes tuées     | 20    | 22     | 44     | 77      | 74     | 82       | 110      | 93      | 81      | 54      | 31     | 16     |
| 2011           | Accidents corporels | 860   | 839    | 1 407  | 1 491   | 1 670  | 1 550    | 1 403    | 1 221   | 1 655   | 1 532   | 1 155  | 989    |
|                | Personnes tuées     | 27    | 25     | 64     | 80      | 81     | 83       | 79       | 91      | 94      | 73      | 36     | 27     |
| Moy. 2000-2011 | Accidents corporels | 978   | 999    | 1 378  | 1 473   | 1 657  | 1 864    | 1 700    | 1 391   | 1 776   | 1 695   | 1 327  | 1 039  |
|                | Personnes tuées     | 35    | 42     | 63     | 76      | 90     | 102      | 111      | 96      | 94      | 76      | 48     | 36     |
| % par mois     | Accidents corporels | 5,7 % | 5,8 %  | 8 %    | 8,5 %   | 9,6 %  | 10,8 %   | 9,8 %    | 8,1 %   | 10,3 %  | 9,8 %   | 7,7 %  | 6 %    |
|                | Personnes tuées     | 4,1 % | 4,8 %  | 7,2 %  | 8,7 %   | 10,4 % | 11,8 %   | 12,8 %   | 11,1 %  | 10,8 %  | 8,8 %   | 5,5 %  | 4,2 %  |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | 28 %  | 17,2 % | 18,3 % | - 6,3 % | 11,9 % | - 12,1 % | - 17,5 % | - 3,6 % | - 2,6 % | - 3,7 % | 1,4 %  | 66,5 % |
|                | Personnes tuées     | 35 %  | 13,6 % | 45,5 % | 3,9 %   | 9,5 %  | 1,2 %    | - 28,2 % | - 2,2 % | 16 %    | 35,2 %  | 16,1 % | 68,8 % |

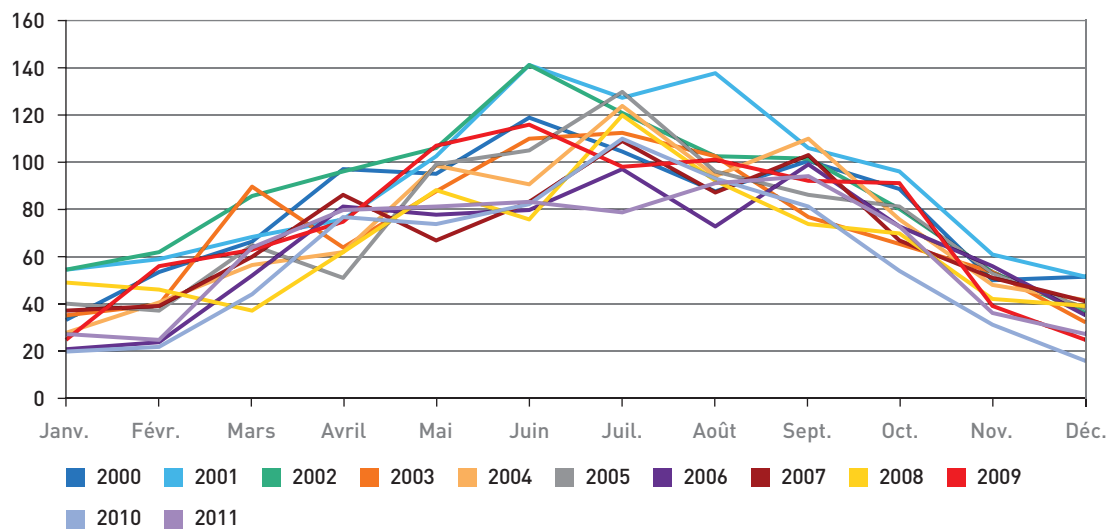
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DES ACCIDENTS AVEC MOTOCYCLETTE SELON LE MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LES MOIS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Sur l'ensemble de la période de 2000 à 2010, l'accidentalité corporelle avec motocyclette est particulièrement élevée les vendredis (+ 20 % par rapport à la moyenne des autres jours hors fin de semaine : les mardis, mercredis et jeudis). Elle chute le week-end (samedis et dimanches). Pour ce dernier jour, le nombre d'accidents est inférieur de - 30 % aux autres jours de la semaine. Cette distribution hebdomadaire est très stable sur toute la période 2000-2011.

La mortalité motocycliste connaît au contraire des hausses importantes en fin de semaine avec un pic le samedi (1,5 fois le jour moyen de la semaine).

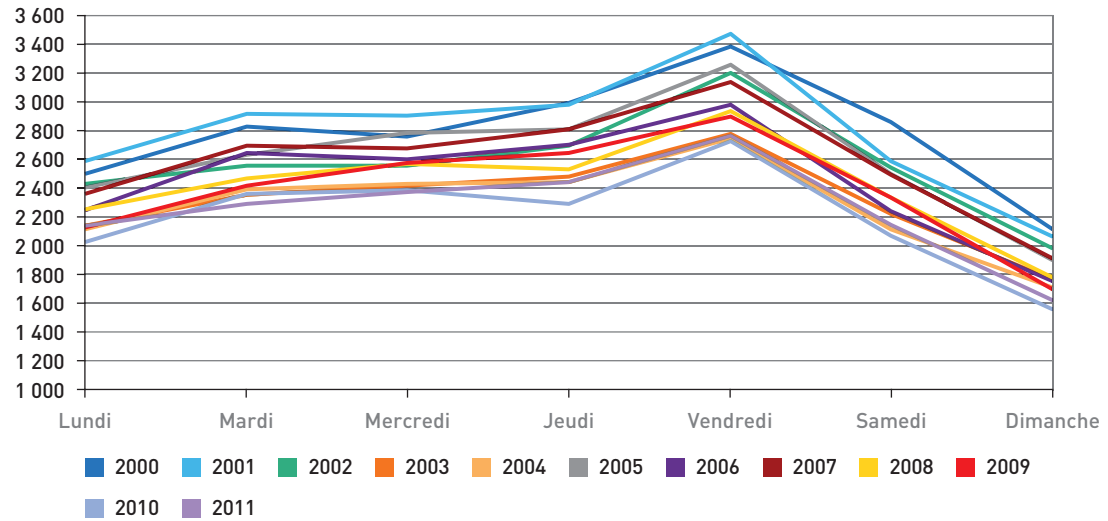
Ces différences très marquées entre accidentalité corporelle et mortalité, pour les cycles hebdomadaires comme pour les cycles annuels, reflètent les distributions des trafics : en semaine et sauf l'été, dominance des déplacements urbains domicile-travail et donc des accidents non mortels. En fin de semaine et l'été, dominance des déplacements de loisirs en rase campagne, beaucoup plus meurtriers (du fait des vitesses bien plus élevées).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE SELON LE JOUR

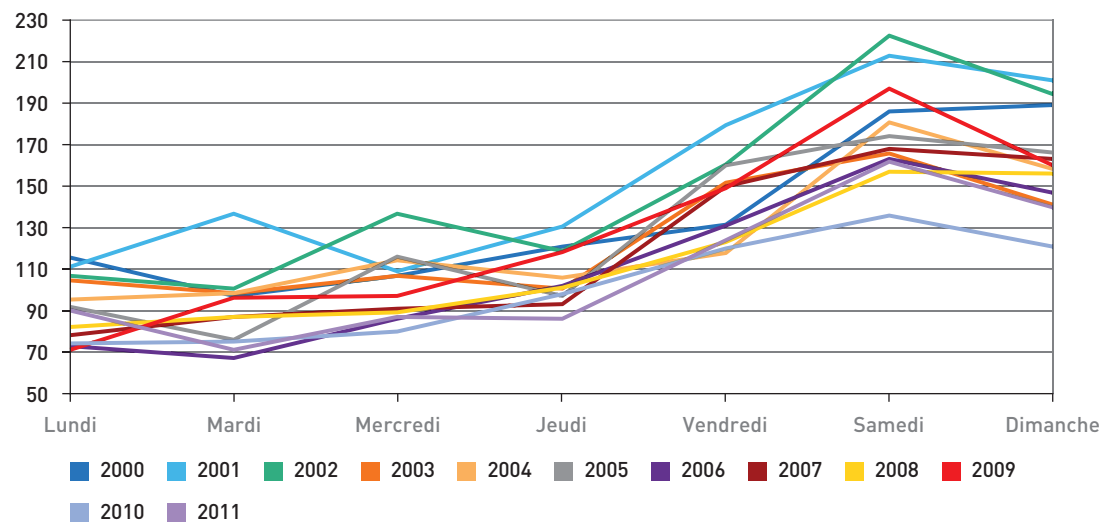
| Année             |                     | Lundi  | Mardi   | Mercredi | Jeudi    | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|-------------------|---------------------|--------|---------|----------|----------|----------|--------|----------|
| 2000              | Accidents corporels | 2 497  | 2 830   | 2 760    | 2 991    | 3 388    | 2 859  | 2 113    |
|                   | Personnes tuées     | 115    | 97      | 107      | 121      | 131      | 186    | 189      |
| 2001              | Accidents corporels | 2 585  | 2 918   | 2 906    | 2 983    | 3 474    | 2 587  | 2 062    |
|                   | Personnes tuées     | 111    | 137     | 109      | 130      | 180      | 213    | 201      |
| 2002              | Accidents corporels | 2 430  | 2 556   | 2 554    | 2 698    | 3 201    | 2 546  | 1 982    |
|                   | Personnes tuées     | 107    | 100     | 137      | 119      | 160      | 222    | 195      |
| 2003              | Accidents corporels | 2 137  | 2 351   | 2 414    | 2 478    | 2 775    | 2 221  | 1 768    |
|                   | Personnes tuées     | 105    | 98      | 107      | 100      | 152      | 166    | 141      |
| 2004              | Accidents corporels | 2 114  | 2 393   | 2 427    | 2 441    | 2 749    | 2 115  | 1 711    |
|                   | Personnes tuées     | 95     | 98      | 114      | 106      | 118      | 181    | 158      |
| 2005              | Accidents corporels | 2 406  | 2 635   | 2 781    | 2 809    | 3 261    | 2 501  | 1 900    |
|                   | Personnes tuées     | 92     | 76      | 116      | 97       | 160      | 174    | 166      |
| 2006              | Accidents corporels | 2 248  | 2 646   | 2 603    | 2 704    | 2 980    | 2 242  | 1 755    |
|                   | Personnes tuées     | 73     | 67      | 86       | 102      | 131      | 163    | 147      |
| 2007              | Accidents corporels | 2 362  | 2 696   | 2 675    | 2 812    | 3 136    | 2 496  | 1 911    |
|                   | Personnes tuées     | 78     | 87      | 91       | 93       | 150      | 168    | 163      |
| 2008              | Accidents corporels | 2 252  | 2 469   | 2 570    | 2 530    | 2 933    | 2 335  | 1 781    |
|                   | Personnes tuées     | 82     | 87      | 89       | 101      | 123      | 157    | 156      |
| 2009              | Accidents corporels | 2 125  | 2 416   | 2 576    | 2 644    | 2 898    | 2 334  | 1 699    |
|                   | Personnes tuées     | 71     | 96      | 97       | 118      | 149      | 197    | 160      |
| 2010              | Accidents corporels | 2 024  | 2 358   | 2 388    | 2 288    | 2 729    | 2 071  | 1 556    |
|                   | Personnes tuées     | 74     | 75      | 80       | 98       | 120      | 136    | 121      |
| 2011              | Accidents corporels | 2 136  | 2 291   | 2 373    | 2 445    | 2 767    | 2 143  | 1 617    |
|                   | Personnes tuées     | 90     | 71      | 87       | 86       | 124      | 162    | 140      |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents corporels | 2 276  | 2 547   | 2 586    | 2 652    | 3 024    | 2 371  | 1 821    |
|                   | Personnes tuées     | 91     | 91      | 102      | 106      | 141      | 177    | 161      |
| %<br>par jour     | Accidents corporels | 13,2 % | 14,7 %  | 15 %     | 15,3 %   | 17,5 %   | 13,7 % | 10,5 %   |
|                   | Personnes tuées     | 10,5 % | 10,4 %  | 11,7 %   | 12,2 %   | 16,3 %   | 20,4 % | 18,6 %   |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 5,5 %  | - 2,8 % | - 0,6 %  | 6,9 %    | 1,4 %    | 3,5 %  | 3,9 %    |
|                   | Personnes tuées     | 21,6 % | - 5,3 % | 8,8 %    | - 12,2 % | 3,3 %    | 19,1 % | 15,7 %   |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS À MOTOCYCLETTE SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LES JOURS



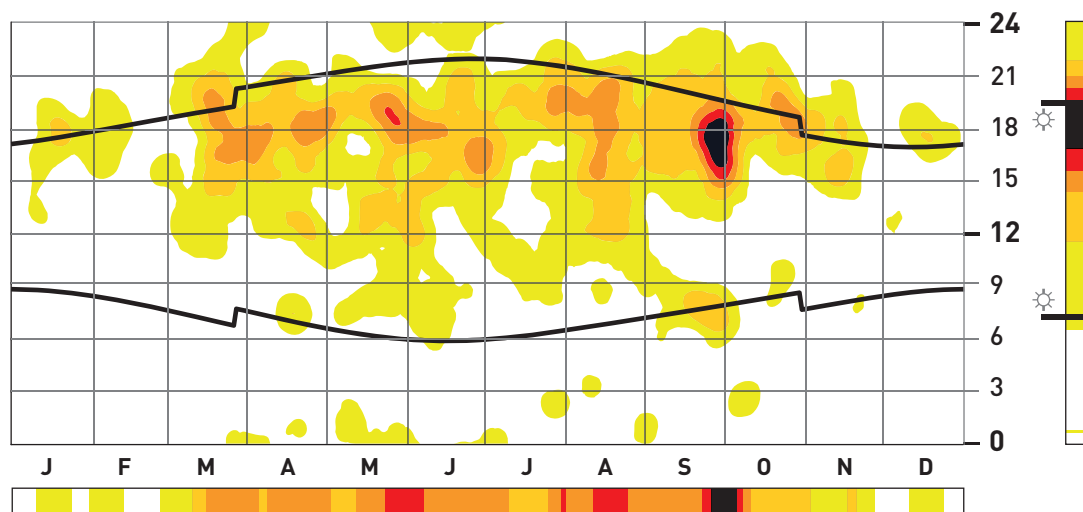
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le graphe <sup>36</sup> ci-après, qui montre la double distribution de la mortalité motocycliste selon le mois et l'heure, est particulièrement parlant. Pour les horaires : concentration en après-midi et surtout en avant-soirée, 17 heures-19 heures ; forte baisse dès 21 heures ; grand creux de 1 heure du matin à l'aube.

Cette mortalité est très concentrée sur les beaux jours (de mars à début octobre). L'examen détaillé des résultats 2010 et 2011 met très en évidence, au delà du cycle saisonnier ordinaire, l'extrême sensibilité du trafic motos aux conditions météorologiques (et donc de la mortalité) : un printemps très précoce (cf. 2011) provoque une hausse anticipée de la mortalité à moto dès février-mars ; un mois de juillet exceptionnellement frais et très humide (cf. 2011 également), à l'inverse, réduit le pic habituel.

<sup>36</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ MOTOS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



**Fréquence de la mortalité selon les couleurs**

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

|         | 28 h 07 | 7 h 40 | 4 h 31 | 3 h 14 | 2 h 27 | 1 h 60 |
|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tués    | 197     | 262    | 198    | 83     | 10     | 10     |
| % tués  | 26 %    | 35 %   | 26 %   | 11 %   | 1 %    | 1 %    |
| % année | 63 %    | 23 %   | 10 %   | 3 %    | 0 %    | 0 %    |

Total : 760 tués, soit 1 tué toutes les 11 h 32

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée<sup>37</sup> des conducteurs de motocyclette dans les accidents

La responsabilité présumée des motocyclistes dans les accidents corporels varie entre 38 et 41 % avec une hausse nette de 3 points en 2011 qui rapproche ce niveau de celui des conducteurs de voitures de tourisme.

Leur responsabilité présumée dans les accidents mortels varie entre 58 et 64 % entre 2004 et 2011 avec une tendance à la hausse depuis trois ans. Elle atteint son plus haut niveau en 2011 avec 63,6 %, Ce niveau se situe 2,4 points en dessus du niveau des conducteurs de voiture de tourisme.

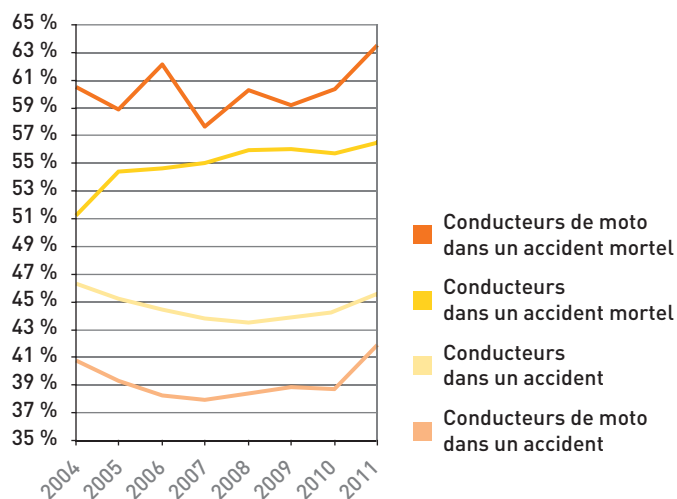
<sup>37</sup> Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux 8 dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS MOTOCYCLISTES  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année          |                     | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Total conducteurs | Part des conducteurs responsables |
|----------------|---------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------------|
| 2000           | Accidents corporels | 14 433                       | 5 261                    | 19 694            | 26,7 %                            |
|                | Accidents mortels   | 713                          | 231                      | 944               | 24,5 %                            |
| 2001           | Accidents corporels | 14 721                       | 5 073                    | 19 794            | 25,6 %                            |
|                | Accidents mortels   | 829                          | 233                      | 1 062             | 21,9 %                            |
| 2002           | Accidents corporels | 13 430                       | 4 818                    | 18 248            | 26,4 %                            |
|                | Accidents mortels   | 827                          | 220                      | 1 047             | 21 %                              |
| 2003           | Accidents corporels | 12 159                       | 4 161                    | 16 320            | 25,5 %                            |
|                | Accidents mortels   | 689                          | 179                      | 868               | 20,6 %                            |
| 2004           | Accidents corporels | 9 581                        | 6 622                    | 16 203            | 40,9 %                            |
|                | Accidents mortels   | 335                          | 513                      | 848               | 60,5 %                            |
| 2005           | Accidents corporels | 11 254                       | 7 321                    | 18 575            | 39,4 %                            |
|                | Accidents mortels   | 378                          | 542                      | 920               | 58,9 %                            |
| 2006           | Accidents corporels | 10 738                       | 6 677                    | 17 415            | 38,3 %                            |
|                | Accidents mortels   | 310                          | 508                      | 818               | 62,1 %                            |
| 2007           | Accidents corporels | 11 397                       | 6 999                    | 18 396            | 38 %                              |
|                | Accidents mortels   | 369                          | 503                      | 872               | 57,7 %                            |
| 2008           | Accidents corporels | 10 561                       | 6 598                    | 17 159            | 38,5 %                            |
|                | Accidents mortels   | 337                          | 511                      | 848               | 60,3 %                            |
| 2009           | Accidents corporels | 10 408                       | 6 632                    | 17 040            | 38,9 %                            |
|                | Accidents mortels   | 374                          | 543                      | 917               | 59,2 %                            |
| 2010           | Accidents corporels | 9 598                        | 6 087                    | 15 685            | 38,8 %                            |
|                | Accidents mortels   | 291                          | 443                      | 734               | 60,4 %                            |
| 2011           | Accidents corporels | 9 393                        | 6 695                    | 16 088            | 41,6 %                            |
|                | Accidents mortels   | 286                          | 499                      | 785               | 63,6 %                            |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | - 2,1 %                      | 10 %                     | 2,6 %             | 7,2 %                             |
|                | Accidents mortels   | - 1,7 %                      | 12,6 %                   | 6,9 %             | 5,3 %                             |

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE CONDUCTEURS DE MOTOCYCLETTES ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

*L'alcoolémie des conducteurs de motocyclettes dans les accidents*

La présence d'alcool chez les conducteurs de motocyclettes impliqués dans les accidents mortels varie depuis 2000 entre 20 et 25 %. Il atteint son plus haut niveau en 2011, en hausse par rapport à 2010 (augmentation de 3,9 points) alors que ce niveau est stable pour l'ensemble des conducteurs.

Dans les accidents corporels, la présence d'un taux d'alcool positif varie entre 3 et 6 %. Elle a atteint également son niveau le plus élevé en 2011 avec un taux de (5,7 % soit environ 4 fois moins que dans les accidents mortels).

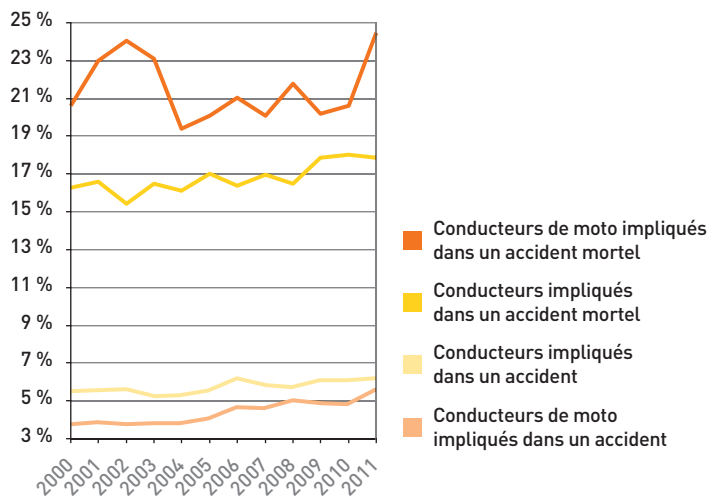
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS MOTOCYCLISTES ALCOOLISÉS  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année             |                     | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|-------------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000              | Accidents corporels | 19 694                          | 16 948                      | 86,1                                    | 642                                  | 3,8                                       |
|                   | Dont mortels        | 944                             | 567                         | 60,1                                    | 117                                  | 20,6                                      |
| 2001              | Accidents corporels | 19 794                          | 16 928                      | 85,5                                    | 657                                  | 3,9                                       |
|                   | Dont mortels        | 1 062                           | 630                         | 59,3                                    | 145                                  | 23  |
| 2002              | Accidents corporels | 18 248                          | 15 323                      | 84                                      | 585                                  | 3,8                                       |
|                   | Dont mortels        | 1 047                           | 545                         | 52,1                                    | 131                                  | 24  |
| 2003              | Accidents corporels | 16 320                          | 13 371                      | 81,9                                    | 514                                  | 3,8                                       |
|                   | Dont mortels        | 868                             | 450                         | 51,8                                    | 104                                  | 23,1                                      |
| 2004              | Accidents corporels | 16 203                          | 12 603                      | 77,8                                    | 485                                  | 3,8                                       |
|                   | Dont mortels        | 848                             | 413                         | 48,7                                    | 80                                   | 19,4                                      |
| 2005              | Accidents corporels | 18 575                          | 14 967                      | 80,6                                    | 619                                  | 4,1                                       |
|                   | Dont mortels        | 920                             | 812                         | 88,3                                    | 163                                  | 20,1                                      |
| 2006              | Accidents corporels | 17 415                          | 14 301                      | 82,1                                    | 670                                  | 4,7                                       |
|                   | Dont mortels        | 818                             | 604                         | 73,8                                    | 127                                  | 21  |
| 2007              | Accidents corporels | 18 396                          | 15 018                      | 81,6                                    | 699                                  | 4,7                                       |
|                   | Dont mortels        | 872                             | 668                         | 76,6                                    | 134                                  | 20,1                                      |
| 2008              | Accidents corporels | 17 159                          | 13 851                      | 80,7                                    | 702                                  | 5,1                                       |
|                   | Dont mortels        | 848                             | 616                         | 72,6                                    | 134                                  | 21,8                                      |
| 2009              | Accidents corporels | 17 046                          | 14 051                      | 82,4                                    | 691                                  | 4,9                                       |
|                   | Dont mortels        | 918                             | 704                         | 76,7                                    | 142                                  | 20,2                                      |
| 2010              | Accidents corporels | 15 693                          | 12 877                      | 82,1                                    | 628                                  | 4,9                                       |
|                   | Dont mortels        | 734                             | 558                         | 76                                      | 115                                  | 20,6                                      |
| 2011              | Accidents corporels | 16 090                          | 13 134                      | 81,6                                    | 744                                  | 5,7                                       |
|                   | Dont mortels        | 787                             | 617                         | 78,4                                    | 151                                  | 24,5                                      |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 2,5 %                           | 2 %                         | - 0,5 %                                 | 18,5                                 | 16,2                                      |
|                   | Dont mortels        | 7,2 %                           | 10,6 %                      | 3,1 %                                   | 31,3                                 | 18,7                                      |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE MOTOCYCLISTES ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Le port du casque chez les motocyclistes dans les accidents

Le casque est le seul équipement individuel de sécurité obligatoire pour circuler sur un deux-roues motorisé. Le taux de non-port du casque dans les accidents corporels impliquant une moto est très faible.

En 2011, 2 % des motocyclistes conducteurs décédés ne portaient pas de casque et 5 % des passagers. L'ensemble correspond à 16 personnes tuées.

Pour les conducteurs de motocyclettes non tués dans les accidents, le taux de port du casque est stable depuis 2000. Il est proche de 99 %. Les conducteurs tués ont un taux de port de casque légèrement inférieur. Il évolue favorablement depuis 2000 pour tendre vers 98 %. L'année 2011 confirme cette tendance.

Pour les passagers de motocyclettes non tués dans les accidents, le taux de port du casque augmente de façon continue depuis 2000. Il atteint 98 % en 2011 soit un écart de 1 point par rapport aux conducteurs.

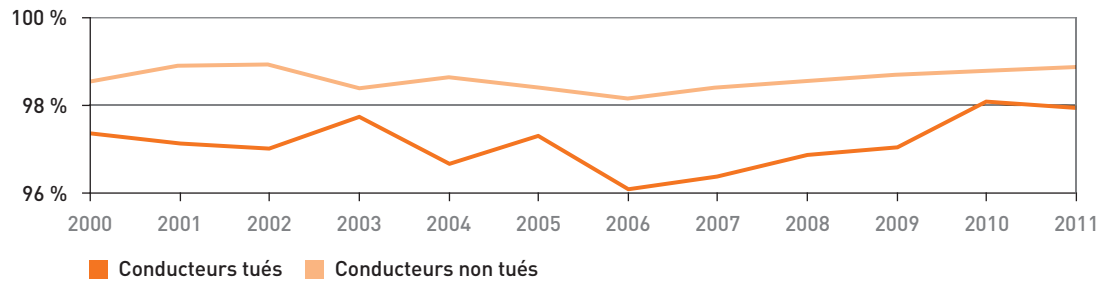
Les passagers tués présentent sur l'ensemble de la période un taux de port de casque très variable. Toutefois, ce taux s'améliore depuis 2006 pour approcher en 2011 les 96 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PORT DU CASQUE DES MOTOCYCLISTES DANS LES ACCIDENTS  
(CONDUCTEURS ET PASSAGERS)

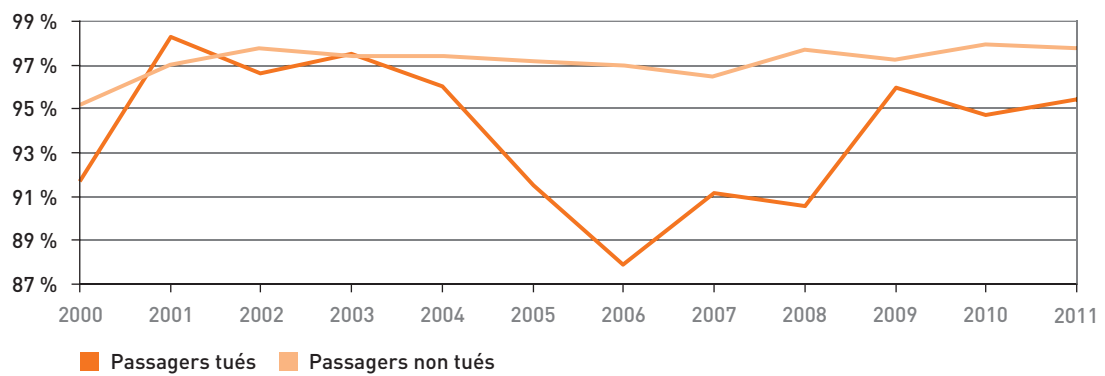
|      | Conducteurs        |             |      |       | Passagers |             |      |       | Indéterminés |             |      |       | Ensemble |             |      |       |        |
|------|--------------------|-------------|------|-------|-----------|-------------|------|-------|--------------|-------------|------|-------|----------|-------------|------|-------|--------|
|      | Casqués            | Non casqués | Ind. | Total | Casqués   | Non casqués | Ind. | Total | Casqués      | Non casqués | Ind. | Total | Casqués  | Non casqués | Ind. | Total |        |
| 2000 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 790         | 21   | 62    | 873       | 24          | 2    | 2     | 28           | 34          | 3    | 9     | 46       | 848         | 27   | 73    | 947    |
|      | Impliqués non tués | 16 556      | 238  | 2 027 | 18 821    | 1 110       | 57   | 176   | 1 343        | 749         | 13   | 195   | 957      | 18 415      | 307  | 2 398 | 21 121 |
| 2001 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 908         | 27   | 61    | 995       | 62          | 1    | 9     | 72           | 11          | 0    | 3     | 14       | 980         | 28   | 73    | 1 081  |
|      | Impliqués non tués | 16 220      | 176  | 2 402 | 18 799    | 1 485       | 44   | 258   | 1 787        | 276         | 0    | 158   | 434      | 17 982      | 220  | 2 818 | 21 020 |
| 2002 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 868         | 27   | 66    | 961       | 61          | 2    | 10    | 73           | 4           | 1    | 1     | 6        | 933         | 30   | 77    | 1 040  |
|      | Impliqués non tués | 15 167      | 159  | 1 961 | 17 287    | 1 505       | 34   | 165   | 1 704        | 167         | 5    | 147   | 319      | 16 839      | 198  | 2 273 | 19 310 |
| 2003 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 743         | 17   | 58    | 818       | 42          | 1    | 1     | 44           | 3           | 0    | 4     | 7        | 788         | 18   | 63    | 869    |
|      | Impliqués non tués | 13 246      | 216  | 2 040 | 15 502    | 1 331       | 35   | 214   | 1 580        | 166         | 5    | 137   | 308      | 14 743      | 256  | 2 391 | 17 390 |
| 2004 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 741         | 26   | 41    | 807       | 51          | 2    | 6     | 60           | 2           | 1    | 0     | 3        | 794         | 29   | 47    | 870    |
|      | Impliqués non tués | 14 128      | 189  | 1 131 | 15 448    | 1 287       | 34   | 117   | 1 438        | 249         | 6    | 87    | 342      | 15 664      | 229  | 1 335 | 17 228 |
| 2005 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 758         | 21   | 32    | 811       | 54          | 5    | 4     | 63           | 7           | 0    | 0     | 7        | 819         | 26   | 36    | 881    |
|      | Impliqués non tués | 15 956      | 256  | 1 552 | 17 764    | 1 531       | 44   | 116   | 1 691        | 362         | 23   | 79    | 464      | 17 849      | 323  | 1 747 | 19 919 |
| 2006 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 665         | 27   | 36    | 728       | 29          | 4    | 2     | 35           | 5           | 1    | 0     | 6        | 699         | 32   | 38    | 769    |
|      | Impliqués non tués | 15 121      | 279  | 1 287 | 16 687    | 1 346       | 41   | 110   | 1 497        | 314         | 7    | 57    | 378      | 16 781      | 327  | 1 454 | 18 562 |
| 2007 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 717         | 27   | 44    | 788       | 31          | 3    | 2     | 36           | 6           | 0    | 0     | 6        | 754         | 30   | 46    | 830    |
|      | Impliqués non tués | 15 738      | 252  | 1 618 | 17 608    | 1 386       | 50   | 108   | 1 544        | 333         | 5    | 55    | 393      | 17 457      | 307  | 1 781 | 19 545 |
| 2008 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 682         | 22   | 30    | 734       | 48          | 5    | 1     | 54           | 7           | 0    | 0     | 7        | 737         | 27   | 31    | 795    |
|      | Impliqués non tués | 14 628      | 210  | 1 587 | 16 425    | 1 248       | 29   | 104   | 1 381        | 311         | 6    | 48    | 365      | 16 187      | 245  | 1 739 | 18 171 |
| 2009 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 756         | 23   | 51    | 830       | 48          | 2    | 1     | 51           | 7           | 0    | 0     | 7        | 811         | 25   | 52    | 888    |
|      | Impliqués non tués | 14 588      | 189  | 1 439 | 16 216    | 1 310       | 37   | 131   | 1 478        | 285         | 7    | 34    | 326      | 16 183      | 233  | 1 604 | 18 020 |
| 2010 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 617         | 12   | 29    | 658       | 36          | 2    | 4     | 42           | 3           | 0    | 1     | 4        | 656         | 14   | 34    | 704    |
|      | Impliqués non tués | 13 730      | 165  | 1 140 | 15 035    | 1 221       | 25   | 88    | 1 334        | 223         | 6    | 34    | 263      | 15 174      | 196  | 1 262 | 16 632 |
| 2011 |                    |             |      |       |           |             |      |       |              |             |      |       |          |             |      |       |        |
|      | Personnes tuées    | 668         | 14   | 27    | 709       | 42          | 2    | 2     | 46           | 4           | 0    | 1     | 5        | 714         | 16   | 30    | 760    |
|      | Impliqués non tués | 14 230      | 158  | 994   | 15 382    | 1 305       | 29   | 86    | 1 420        | 197         | 6    | 16    | 219      | 15 732      | 193  | 1 096 | 17 021 |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ TAUX DE PORT DU CASQUE DES CONDUCTEURS DE MOTOS DANS LES ACCIDENTS



↓ ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DU CASQUE DES PASSAGERS DE MOTOCYCLETTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

**COMPAR****Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés, oct. 2011**

Commanditaire : DSCR

Titulaire : IFSTTAR

Rédacteurs : Isabelle Ragot-Court, Pierre Van Elslande, Nicolas Clabaux, Thierry Serre

Contributeurs : Jean-Yves Fournier, Magali Jaffard, Cécile Coquelet, Thierry Brenac, Christophe Perrin, Catherine Masson

Responsables scientifiques : Isabelle Ragot-Court et Pierre Van Elslande

L'étude porte sur les processus qui conditionnent et déterminent les accidents impliquant des deux-roues motorisés (2RM). Elle a été réalisée sur une période de près de deux ans avec l'implication de chercheurs issus des principales disciplines concernées par l'accidentologie. Trois principaux volets de recherche ont été développés.

- Le volet 1 concerne l'analyse d'un échantillon de 1 000 PV d'accidents représentatif de la base nationale. Les résultats montrent, entre autres choses, que les caractéristiques spécifiques des 2RM favorisent une certaine forme d'accidentalité, dont il est rendu compte en détail dans le rapport en distinguant les accidents d'interaction avec le trafic (accidents « avec un tiers ») et les accidents de type « perte de contrôle ».
- Le volet 2 s'est attaché à l'étude des pratiques et des représentations qui les sous-tendent sur la base de données d'enquête recueillies via Internet auprès de 1 566 conducteurs de 2RM. Les résultats permettent d'identifier et de qualifier des profils de conducteurs de 2RM qui peuvent développer des styles de conduite à risque sur la base des croyances élevées qu'ils ont dans leurs propres compétences de conduite, une minimisation du risque d'accident pour ceux qui pratiquent ce style de conduite, parfois couplée avec l'expression des croyances élevées quant à la fiabilité en termes de capacités dynamiques du véhicule qu'ils conduisent. À partir de ces résultats, trois leviers d'action complémentaires et indissociables peuvent être préconisés pour infléchir les comportements insécuritaires de manière durable. Il s'agit : 1. De techniques qui permettraient de modifier les croyances sur soi en tant que conducteur pour réduire l'éventuelle surestimation de ses propres compétences de conduite ; 2. D'affiner les connaissances sur les véhicules et leurs capacités dynamiques pour éviter une surestimation de leur fiabilité dans les situations de conduite ; 3. De l'amélioration des connaissances des risques engendrés par la pratique de certains comportements. En outre, la recherche marque l'intérêt d'approfondir les éléments qui caractérisent les conducteurs pratiquant un style de conduite à risque dans le but de proposer des actions de sécurité d'autant plus efficaces qu'ils seraient ciblés.
- Le volet 3 étudie l'existence d'un lien éventuel entre la vitesse d'approche des motocyclistes et leur implication dans les accidents « Regardé-mais-pas-vu » (RMPV) à partir d'un échantillon d'études détaillées d'accidents en intersection. Les résultats montrent que, en milieu urbain, les vitesses initiales des motocyclistes sont significativement plus élevées dans les accidents de type RMPV que dans les autres accidents d'intersections. Ce résultat n'est pas retrouvé en milieu rural, mais de nouvelles investigations seraient nécessaires pour pouvoir conclure.

Ces résultats suggèrent néanmoins que la gestion de la vitesse, par la conception des voies ou par d'autres moyens, pourrait contribuer à la prévention des accidents « Regardé-mais-pas-vu » de motocyclistes, du moins en milieu urbain.

Dans le cadre de ce projet, il a été réalisé une étude complémentaire, plus ciblée sur le « sécurité secondaire » et sur la question des capacités de protection des équipements de sécurité dits « légers ».

**CSC-2RM****Étude des comportements spontanés de conduite des usagers de deux-roues motorisés dans le trafic urbain et périurbain, oct. 2011**

Commanditaire : DSCR

Titulaire : IFSTTAR

Rédacteur : Samuel Aupetit

Contributeurs : Stéphane Espié, Carine Pianelli, et Farida Saad

Responsable scientifique : Stéphane Espié

Après avoir présenté les fondements principaux d'une approche d'ergonomie cognitive utilisée dans la présente recherche, les comportements de conduite privilégiant le recueil de données en conditions de trafic réelles sont retenus. L'analyse des rapports d'accidents effectuée montre que la circulation entre files de la part des motocyclistes est impliquée dans les accidents de la route entre 1 % et 5 % selon les zones géographiques considérées.

Les entretiens soulignent le nombre important d'indices qui sont prélevés par les motocyclistes dans leur environnement ainsi que leur diversité (cinq catégories différentes d'indices dans cette analyse). Les motards étudiés apparaissent comme des « experts » dans la lecture de l'environnement et la sélection des informations utiles. Ils s'en servent ensuite pour adapter leurs modalités de pratiques de circulation entre files (accélérer/freiner, poursuivre/stopper l'interfile...) vers des objectifs de sécurité et de confort.

Les motocyclistes développent des compétences sur le plan de la discrimination perceptive de la situation de conduite, ce qui leur permet d'anticiper les éventuelles situations à risque. Ces compétences sur le plan de la lecture des situations, de leur compréhension et des décisions sont au cœur de la conduite moto en interfile.

Ces résultats témoignent également de l'implication de tous les motards étudiés dans leur conduite. Une implication qui pourrait apparaître plus systématique que celle de conducteurs automobiles, en raison des sollicitations spécifiques de la conduite 2RM.

Ces entretiens montrent que la non-détection des motards par les autres usagers représente un réel enjeu de sécurité pour eux, qu'ils mettent en jeu un certain nombre de stratégies pour se rendre visibles auprès des automobilistes lorsqu'ils remontent les files et fournissent également des efforts pour s'assurer de leur bonne détection.

Les observations directes mettent en avant les difficultés des motocyclistes à s'engager (et se réengager) dans l'interfile sous la pression des autres conducteurs de 2RM. Cette manœuvre nécessite d'articuler le contrôle du véhicule et la perception de l'activité des autres usagers : contrôler l'interdistance avec les véhicules à l'avant et à l'arrière, contrôler la présence ou non de 2RM dans l'interfiles, et manœuvrer correctement le véhicule tout en tenant compte de la vitesse du trafic. Ces situations génèrent fréquemment d'après les motards des situations de « presque accident », voire d'accident. Les données font également émerger des problèmes saillants d'interactions entre les motocyclistes observés et différentes catégories spécifiques d'usagers de deux-roues 125 cm<sup>3</sup> et les utilisateurs de scooters typés « sport ». Ces usagers auraient des comportements particuliers, différents, et constitueraient des sources de gêne pour les motocyclistes (voire de risque éventuel).

L'activité des motocyclistes lors de la circulation entre files est apparue comme une pratique largement et quotidiennement adoptée. Les données recueillies au cours de ce projet permettent : 1. De réaliser une description de l'activité réellement déployée par les participants et ainsi d'aboutir à une meilleure compréhension des pratiques de circulation entre files ; 2. De décrire les mécanismes perceptifs et décisionnels des motocyclistes dans ces situations ; 3. De l'identifier un certain nombre de « situations de vulnérabilité » des motocyclistes liées à cette pratique dans le réseau francilien.

À citer la publication « Former à la conduite moto : une recherche sur les contenus d'enseignement en situation réelle » par Samuel Aupetit, J. Riff, S. Espié, O. Buttelli dans la revue Recherche&Formation, n° 66, 66, 2011/1, éditeur ENS Edition.

## Les voitures de tourisme

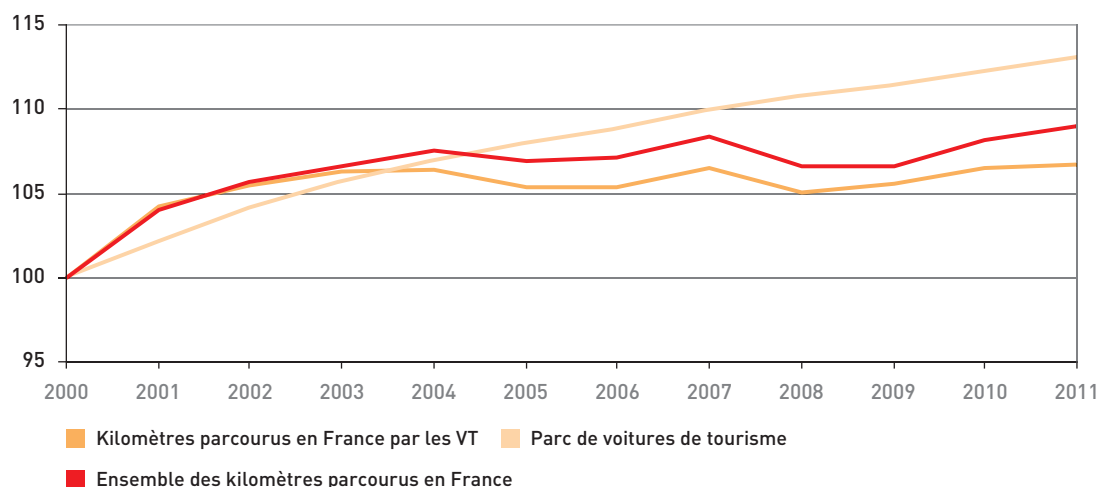
### *Voitures de tourisme – parc et parcours*

Depuis 2000, l'augmentation du parc est de + 13 %. Elle s'est fortement ralentie depuis 2005 avec une progression annuelle inférieure à 1 %. 2011 a confirmé cette tendance avec une progression limitée à 0,8 % par rapport à 2010. Ce parc est majoritaire parmi les véhicules motorisés (83 %). Ce tassement peut s'expliquer en partie par le contexte économique, notamment en relation avec l'augmentation du coût du carburant.

#### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES VOITURES DE TOURISME

| Année                 | Voitures de tourisme          |   | Kilomètres parcourus pour l'ensemble des véhicules |
|-----------------------|-------------------------------|---|--|
|                       | Parc en milliers de véhicules | Kilomètres parcourus en France (en milliards de km) |  |
| 2000                  | 27 770                        | 393,8   | 518,2  |
| 2001                  | 28 380                        | 410,4   | 539  |
| 2002                  | 28 930                        | 415,2   | 547,8  |
| 2003                  | 29 360                        | 418,7   | 552,7  |
| 2004                  | 29 730                        | 419,1   | 557,1  |
| 2005                  | 30 000                        | 414,9   | 554,3  |
| 2006                  | 30 250                        | 414,7   | 555,2  |
| 2007                  | 30 550                        | 419,3   | 561,6  |
| 2008                  | 30 775                        | 413,7   | 552,7  |
| 2009                  | 30 950                        | 415,6   | 552,2  |
| 2010                  | 31 175                        | 419,3   | 560,4  |
| 2011                  | 31 425                        | 420,1   | 565  |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>0,8 %</b>                  | <b>0,2 %</b>  | <b>0,8 %</b>                                       |

#### ↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Ce contexte impacte également le kilométrage parcouru. Entre 2000 et 2011, le parcours total des véhicules de tourisme n'a progressé que de 6,7 %. L'évolution haussière des parcours s'est fortement ralentie depuis 2004. Après le recul des kilomètres parcourus en 2008, une légère reprise a eu lieu en 2010, confirmée en 2011 (+ 0,2 %).

*Bilan général de l'accidentalité des voitures de tourisme*

En 2011, les voitures de tourisme sont impliquées dans 78 % des accidents corporels (50 921 accidents sur les 65 024 au total) et leurs usagers représentent 52 % de la mortalité routière (2 062 tués pour 3 963 tués au total). Depuis 2000, ces parts sont en baisse régulière (respectivement 87 % et 66 % en 2000), elles étaient respectivement de 86 % et 64 % en 2002. La politique de sécurité routière ciblée vers cette catégorie s'est ainsi traduite dans l'évolution de la part que représente les voitures de tourisme dans l'ensemble de l'accidentalité.

L'année 2011 affiche une variation à la baisse par rapport à 2010 :

- de - 4 % pour les accidents corporels ;
- et de - 2,6 pour la mortalité des automobilistes.

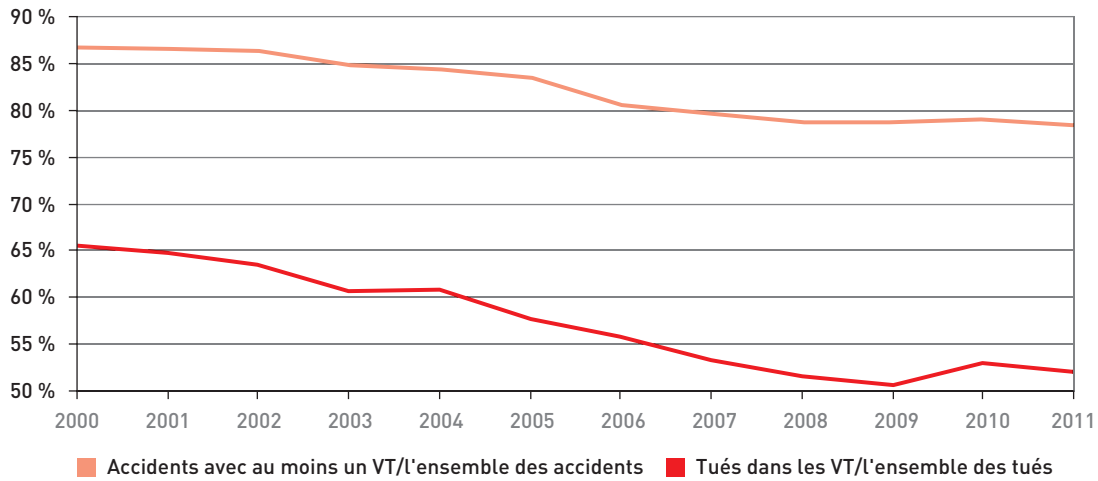
## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES VOITURES DE TOURISME

| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Nb de véhicules dans les accidents corporels | Personnes tuées | Blessés        | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|--|-----------------|----------------|---------------------------|
| 2000                  | 105 006             | ND                     | 149 180                                      | 5 351           | 92 616         | ND                        |
| 2001                  | 100 767             | ND                     | 142 751                                      | 5 343           | 87 684         | ND                        |
| 2002                  | 91 014              | ND                     | 127 740                                      | 4 920           | 77 840         | ND                        |
| 2003                  | 76 446              | ND                     | 104 761                                      | 3 721           | 60 440         | ND                        |
| 2004                  | 71 962              | ND                     | 98 692                                       | 3 406           | 55 117         | ND                        |
| 2005                  | 70 558              | 3 904                  | 96 338                                       | 3 065           | 53 776         | 18 298                    |
| 2006                  | 64 560              | 3 320                  | 86 270                                       | 2 626           | 47 219         | 18 084                    |
| 2007                  | 64 607              | 3 230                  | 86 123                                       | 2 464           | 46 331         | 16 486                    |
| 2008                  | 58 469              | 2 940                  | 77 103                                       | 2 205           | 40 300         | 14 127                    |
| 2009                  | 56 747              | 2 862                  | 74 825                                       | 2 160           | 39 461         | 13 594                    |
| 2010                  | 53 021              | 2 753                  | 70 315                                       | 2 117           | 37 110         | 12 454                    |
| 2011                  | 50 921              | 2 716                  | 67 179                                       | 2 062           | 34 973         | 12 136                    |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 4 %</b>        | <b>- 1,3 %</b>         | <b>- 4,5 %</b>                               | <b>- 2,6 %</b>  | <b>- 5,8 %</b> | <b>- 2,6 %</b>            |

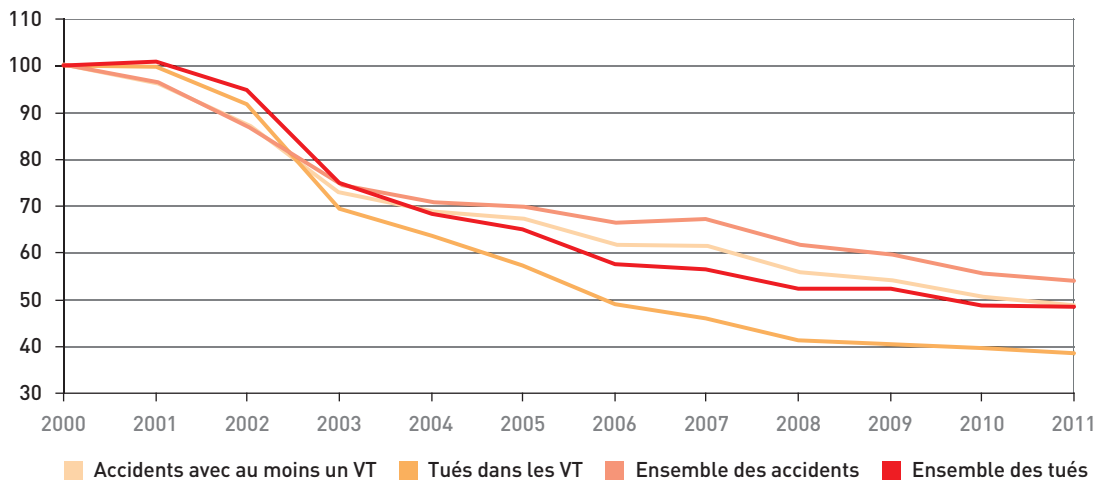
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la baisse des accidents corporels impliquant un véhicule de tourisme est de - 52 %, celle des tués de - 61 % et celle des blessés de - 62 %. Cette baisse ne s'est jamais inversée depuis 2000, même si cette tendance à la baisse a connu trois phases : une très forte baisse entre 2002 et 2003 (- 24 %), une plus modérée entre 2004 et 2008 (en moyenne - 10 %) et une très faible depuis 2009 (en moyenne - 2,3 %). Cette évolution récente traduit un certain tassement dans l'effet de la politique de sécurité routière qui a ciblé de façon privilégiée cette catégorie d'usagers.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES VOITURES DE TOURISME DANS L'ACCIDENTALITÉ



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE VT ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les antagonistes<sup>38</sup> des voitures de tourisme

En 2011, les voitures de tourisme sont majoritairement accidentées en collision avec les deux-roues motorisés (30 % des accidents corporels impliquant au moins une voiture de tourisme décomposés en 12 % pour les cyclomoteurs et 18 % pour les motocyclettes), avec une autre voiture de tourisme (19 % des accidents), avec un piéton (16 %), mais aussi en « solo » (14 %). Cette dernière part est à tempérer dans la mesure où ces accidents ne font pas toujours l'objet d'un signalement aux forces de l'ordre.

Un automobiliste sur quatre est tué dans une collision avec une autre voiture de tourisme (25 % en 2011). Si toutes les typologies d'accidents ont connu depuis 2000 des baisses de la mortalité (en moyenne - 52 % toutes catégories confondues contre - 61 % pour les voitures de tourisme), la baisse des personnes tuées dans une collision entre deux voitures de tourisme est l'une des plus fortes (- 70 %), traduisant l'efficacité de la politique de contrôle des vitesses menée depuis 2002.

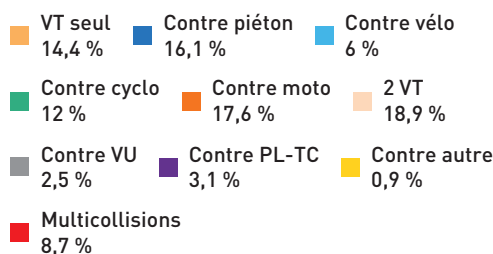
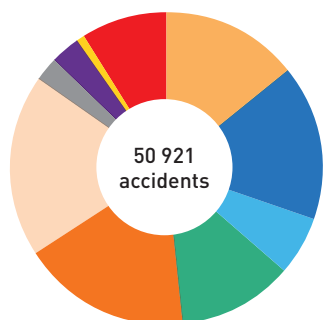
Les autres types de collision qui représentent environ 25 % de la mortalité des automobilistes se répartissent à 12 % dans les accidents des voitures de tourisme avec un poids lourd et 10 % dans les accidents en multicollision.

<sup>38</sup> Voir chapitre spécifique du bilan traitant des VU, où les raisons de la non-continuité des données d'accidentalité de cette catégorie sont précisées.

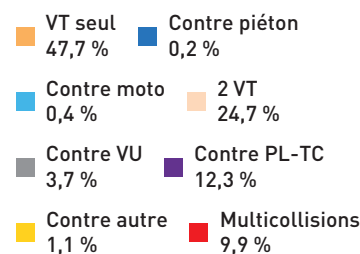
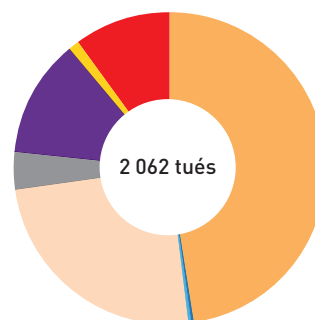


Bénéficiant d'une carrosserie, les usagers des voitures de tourisme sont peu impactés lors d'une collision avec un usager vulnérable : un piéton, un vélo ou un deux-roues motorisé (13 personnes tuées dans une voiture de tourisme sur 2 062 lors d'un choc contre l'un de ces usagers).

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC VT SELON L'ANTAGONISTE



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DANS UNE VT SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME SELON L'ANTAGONISTE

|                 | Accidents corporels |                |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|-----------------|---------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                 | 2000                | 2001           | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          |
| VT seul         | 18 043              | 17 936         | 16 586        | 13 087        | 11 452        | 11 270        | 9 984         | 9 398         | 8 353         | 8 368         | 7 764         | 7 345         |
| Contre piéton   | 13 517              | 12 737         | 11 717        | 10 238        | 9 958         | 9 799         | 9 326         | 9 103         | 8 739         | 8 617         | 8 310         | 8 196         |
| Contre vélo     | 4 585               | 4 011          | 3 450         | 3 549         | 3 302         | 3 399         | 3 156         | 3 156         | 2 944         | 3 028         | 2 761         | 2 948         |
| Contre cyclo    | 13 573              | 12 750         | 11 516        | 10 795        | 10 360        | 8 890         | 8 938         | 9 609         | 8 743         | 7 834         | 6 806         | 6 117         |
| Contre moto     | 11 928              | 11 970         | 11 065        | 9 865         | 9 702         | 11 202        | 10 060        | 10 456        | 9 631         | 9 515         | 8 791         | 8 951         |
| 2 VT            | 27 788              | 26 469         | 23 732        | 18 246        | 17 108        | 15 914        | 13 285        | 13 077        | 11 334        | 11 055        | 10 488        | 9 644         |
| Contre VU       | 1 830               | 1 764          | 1 513         | 1 272         | 1 212         | 1 011         | 1 541         | 1 626         | 1 440         | 1 400         | 1 408         | 1 271         |
| Contre PL-TC    | 3 564               | 3 379          | 3 052         | 2 593         | 2 298         | 2 407         | 2 287         | 2 127         | 1 876         | 1 729         | 1 686         | 1 577         |
| Contre autre    | 818                 | 792            | 666           | 576           | 569           | 611           | 597           | 550           | 559           | 501           | 487           | 460           |
| Multicollisions | 9 360               | 8 959          | 7 717         | 6 225         | 6 001         | 6 055         | 5 386         | 5 505         | 4 850         | 4 700         | 4 520         | 4 412         |
| <b>Total</b>    | <b>105 006</b>      | <b>100 767</b> | <b>91 014</b> | <b>76 446</b> | <b>71 962</b> | <b>70 558</b> | <b>64 560</b> | <b>64 607</b> | <b>58 469</b> | <b>56 747</b> | <b>53 021</b> | <b>50 921</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES AUTOMOBILISTES SELON L'ANTAGONISTE

|                             | Personnes tuées |               |               |              |               |               |               |               |               |               |               |               |
|-----------------------------|-----------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                             | 2000            | 2001          | 2002          | 2003         | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          |
| VT seul                     | 2 311           | 2 447         | 2 201         | 1 822        | 1 625         | 1 423         | 1 253         | 1 156         | 1 067         | 1 111         | 1 031         | 983           |
| Contre piéton               | 4               | 4             | 2             | 2            | 0             | 0             | 5             | 0             | 0             | 0             | 2             | 4             |
| Contre vélo                 | 3               | 0             | 0             | 1            | 0             | 1             | 1             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Contre cyclo                | 0               | 2             | 1             | 2            | 2             | 2             | 0             | 0             | 0             | 1             | 0             | 1             |
| Contre moto                 | 17              | 27            | 24            | 17           | 7             | 10            | 4             | 10            | 7             | 14            | 5             | 8             |
| 2 VT                        | 1 673           | 1 614         | 1 485         | 1 004        | 971           | 845           | 639           | 642           | 555           | 478           | 512           | 509           |
| Contre VU                   | 89              | 109           | 119           | 83           | 63            | 51            | 96            | 107           | 103           | 88            | 82            | 76            |
| Contre PL-TC                | 590             | 535           | 502           | 403          | 358           | 336           | 313           | 318           | 262           | 232           | 245           | 254           |
| Contre autre                | 55              | 59            | 42            | 53           | 32            | 33            | 43            | 32            | 21            | 35            | 31            | 22            |
| Multicollisions             | 609             | 546           | 544           | 334          | 347           | 364           | 272           | 199           | 190           | 201           | 209           | 205           |
| <b>Total</b>                | <b>5 351</b>    | <b>5 343</b>  | <b>4 920</b>  | <b>3 721</b> | <b>3 406</b>  | <b>3 065</b>  | <b>2 626</b>  | <b>2 464</b>  | <b>2 205</b>  | <b>2 160</b>  | <b>2 117</b>  | <b>2 062</b>  |
| <b>Mortalité solo</b>       | <b>43,2 %</b>   | <b>45,8 %</b> | <b>44,7 %</b> | <b>49 %</b>  | <b>47,7 %</b> | <b>46,4 %</b> | <b>47,7 %</b> | <b>46,9 %</b> | <b>48,4 %</b> | <b>51,4 %</b> | <b>48,7 %</b> | <b>47,7 %</b> |
| <b>Vulnérabilité en duo</b> | <b>63,2 %</b>   | <b>62,7 %</b> | <b>61,5 %</b> | <b>58 %</b>  | <b>58,6 %</b> | <b>54 %</b>   | <b>56,1 %</b> | <b>55 %</b>   | <b>51,5 %</b> | <b>50,2 %</b> | <b>53,2 %</b> | <b>51,7 %</b> |

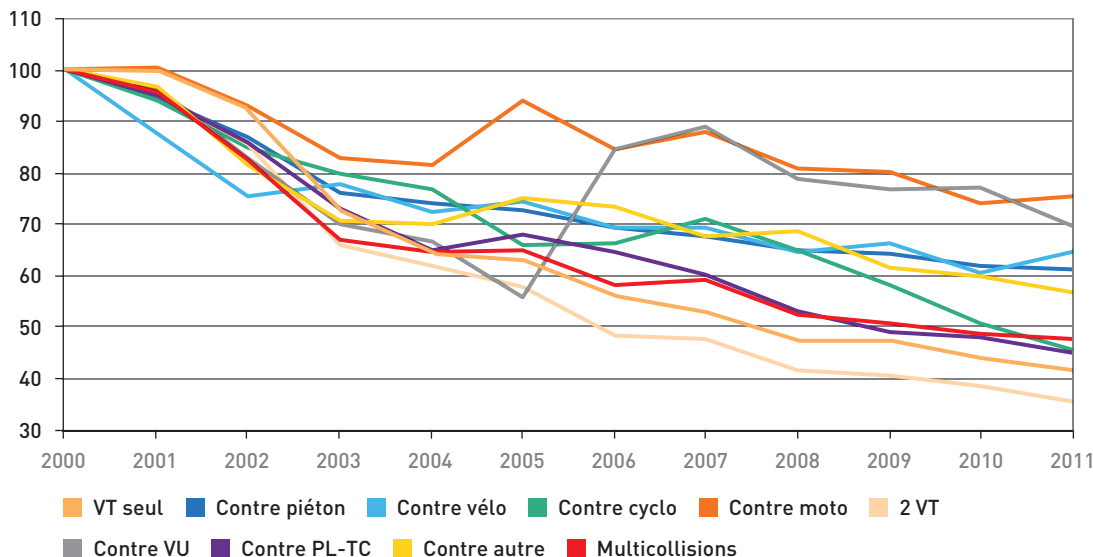
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Par rapport à 2010, les accidents corporels avec au moins une voiture de tourisme avec les véhicules utilitaires sont en baisse de - 9,7 % et ceux avec les cyclomoteurs de -10 %. À l'opposé, ceux avec une bicyclette ressortent à la hausse avec + 6,7 %.

L'indice de vulnérabilité en duo des automobilistes (à savoir : dans une collision mortelle à deux dont au moins un automobiliste, la probabilité du décès de l'automobiliste) ainsi que le ratio des tués automobilistes sur les tués dans l'accident avec voiture de tourisme sont tous deux en baisse depuis 2000.

À l'opposé, la mortalité en solo (un seul véhicule impliqué dans l'accident) est en augmentation de cinq points passant de 43 % de personnes tuées dans les voitures de tourisme en 2000 à 48 % en 2011. Une tendance à la baisse s'est initiée en 2010 et en 2011. 983 décès sont comptabilisés dans cette accidentalité spécifique.

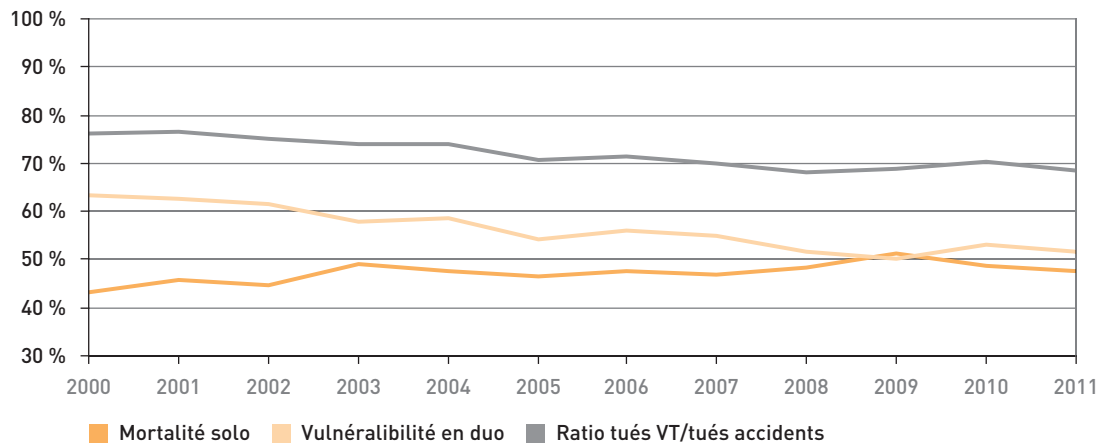
↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES VT DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ LES TROIS INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Classes d'âge des victimes dans les voitures de tourisme – Conducteurs et passagers

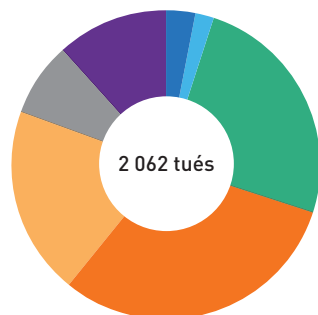
Les victimes dans les voitures de tourisme concernent toutes les classes d'âge, y compris les moins de 18 ans qui sont des victimes en tant que passagers, soit 4,2 %. Les deux classes d'âge les plus touchées (parmi celles qui figurent sur nos graphiques) sont les 18-24 ans, avec neuf personnes tuées pour 100 000 habitants de cette classe d'âge, et les 75 ans et plus, avec quatre personnes tuées pour 100 000 habitants de cette classe d'âge.

Parmi les 96 % usagers de 18 ans et plus, les deux catégories d'âge les plus sensibles sont les 18-24 ans, qui représentent 25 % de la mortalité dans les voitures de tourisme, et les plus de 75 ans, qui, certes, ne représentent que 12 % de cette mortalité mais constituent une population en expansion démographique. Rapportées au nombre d'habitants, ces deux tranches d'âge sont les plus touchées avec neuf automobilistes tués pour 100 000 habitants chez les 18-24 ans et quatre automobilistes tués pour 100 000 habitants chez les 75 ans et plus.

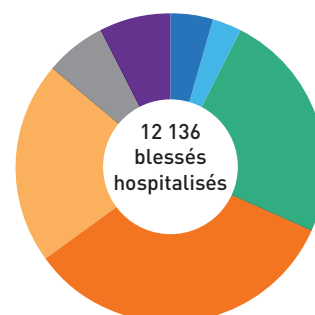
Depuis 2000, la mortalité dans les VT est en baisse de -62 % pour les 18-24 ans et de -46 % pour les 75 ans et plus. La classe d'âge des moins de 18 ans a connu la plus forte chute de la mortalité (-67 %).

Par rapport à 2010, la mortalité dans les VT a augmenté uniquement pour les 65-74 ans (+14 %) et les 25-44 ans (+3 %), alors que la baisse générale est de -3 % environ. La classe d'âge des moins de 18 ans continue de baisser fortement (-17 %). Les deux classes sensibles baissent également (-4,3 % pour les 18-24 ans et -8,2 % pour les 75 ans et plus).

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DANS UNE VT PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 - BLESSÉS HOSPITALISÉS DANS UNE VT PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DANS UNE VT SELON LA CLASSE D'ÂGE

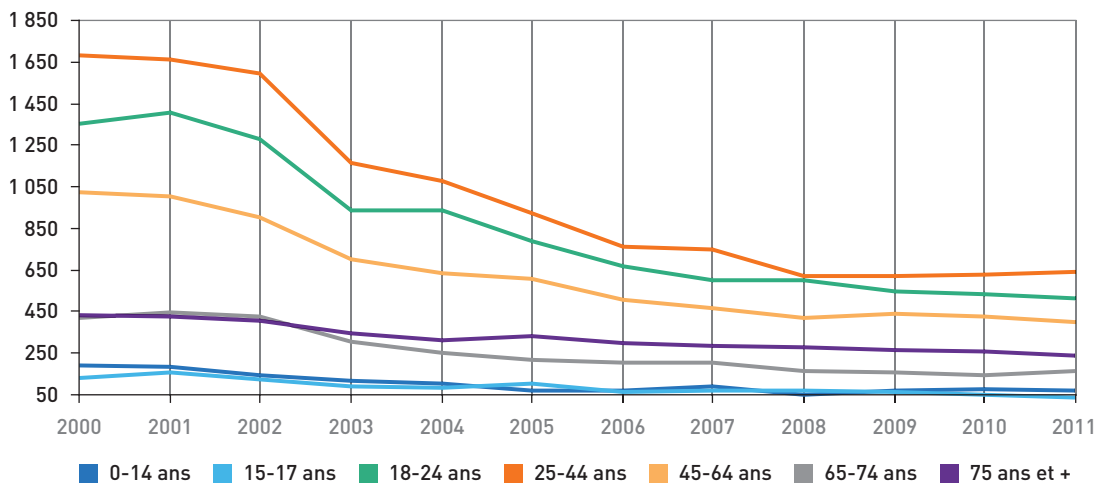
| Année     | Personnes tuées |          |           |           |           |           |           |             |       | Blessés hospitalisés |          |           |           |           |           |           |             |        |
|-----------|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|----------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|--------|
|           | Inc.            | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total | Inc.                 | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total  |
| 2000      | 107             | 192      | 134       | 1 352     | 1 683     | 1 026     | 422       | 435         | 5 351 | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND     |
| 2001      | 64              | 182      | 158       | 1 405     | 1 660     | 1 002     | 444       | 429         | 5 343 | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND     |
| 2002      | 49              | 141      | 121       | 1 281     | 1 595     | 900       | 428       | 405         | 4 920 | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND     |
| 2003      | 56              | 119      | 92        | 934       | 1 164     | 702       | 307       | 347         | 3 721 | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND     |
| 2004      | 7               | 103      | 82        | 935       | 1 080     | 636       | 253       | 309         | 3 406 | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND     |
| 2005      | 17              | 70       | 107       | 790       | 922       | 606       | 220       | 333         | 3 065 | 170                  | 836      | 584       | 4 604     | 6 308     | 3 668     | 1 110     | 1 018       | 18 298 |
| 2006      | 49              | 72       | 64        | 670       | 762       | 506       | 202       | 301         | 2 626 | 261                  | 876      | 634       | 4 493     | 6 079     | 3 675     | 1 030     | 1 036       | 18 084 |
| 2007      | 4               | 87       | 68        | 601       | 746       | 469       | 203       | 286         | 2 464 | 56                   | 810      | 544       | 4 062     | 5 552     | 3 393     | 1 003     | 1 066       | 16 486 |
| 2008      | 0               | 51       | 68        | 604       | 624       | 418       | 164       | 276         | 2 205 | 6                    | 699      | 406       | 3 463     | 4 746     | 3 034     | 879       | 894         | 14 127 |
| 2009      | 0               | 70       | 62        | 547       | 621       | 439       | 155       | 266         | 2 160 | 1                    | 672      | 367       | 3 391     | 4 555     | 2 853     | 847       | 908         | 13 594 |
| 2010      | 1               | 76       | 53        | 534       | 626       | 427       | 143       | 257         | 2 117 | 1                    | 615      | 382       | 3 094     | 4 179     | 2 563     | 731       | 889         | 12 454 |
| 2011      | 1               | 69       | 39        | 511       | 642       | 401       | 163       | 236         | 2 062 | 3                    | 571      | 357       | 2 942     | 4 057     | 2 561     | 752       | 893         | 12 136 |
| Var.      |                 |          |           |           |           |           |           |             |       |                      |          |           |           |           |           |           |             |        |
| 2011/2010 | 0%              | -9,2%    | -26,4%    | -4,3%     | 2,6%      | -6,1%     | 14%       | -8,2%       | -2,6% | 200%                 | -7,2%    | -6,5%     | -4,9%     | -2,9%     | -0,1%     | 2,9%      | 0,4%        | -2,6%  |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Ces évolutions doivent être appréciées en fonction du statut de l'automobiliste selon qu'il soit conducteur ou passager. Les personnes tuées dans les voitures de tourisme sont pour l'essentiel des conducteurs (73 % des tués en 2011 contre 28 % pour les passagers). Depuis 2000, la part des conducteurs tués est en augmentation passant ainsi de 70 % en 2000 à 72 % en 2002 puis à 73 % en moyenne, de 2004 à 2010.

Depuis 2000, la baisse de la mortalité des conducteurs a été de - 60 %, dont la plus forte baisse enregistrée pour la classe d'âge 25-44 ans (- 63 %) ; celle des passagers a été de - 64 %, dont la plus forte baisse concerne les moins de 18 ans (- 67 %).

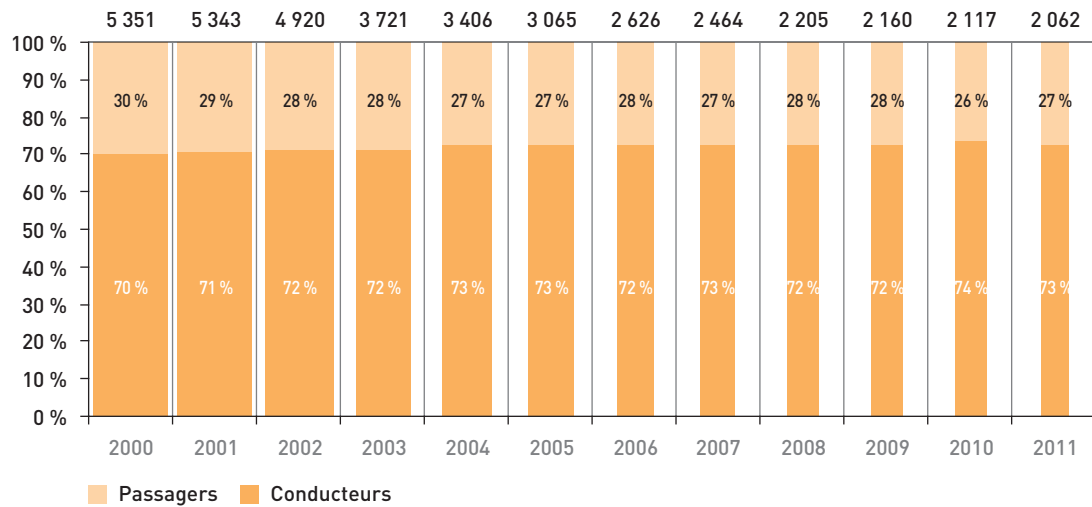
↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT SELON LA PLACE OCCUPÉE

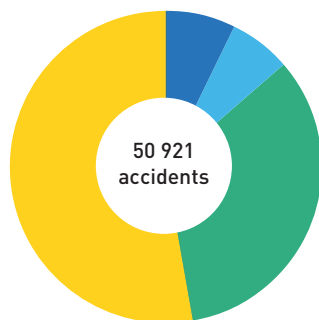
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



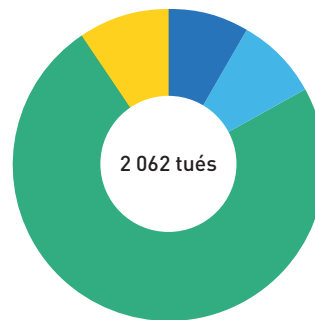
L'accidentalité des voitures de tourisme par type de route<sup>39</sup>

En 2011, les accidents impliquant une voiture de tourisme ont eu lieu majoritairement sur le réseau communal et autres voies<sup>40</sup> (53 %) et le réseau départemental (34 %). Cette répartition est tout autre pour ce qui concerne la mortalité.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VT PAR TYPE DE ROUTE



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UNE VT PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Près de trois décès sur quatre surviennent sur les routes départementales (74 %) alors que le volume de trafic supporté par ces voies est de 39 %.

La mortalité des automobilistes a baissé sur ces routes depuis 2007 (date de stabilisation de son réseau) de – 11 % alors qu'il a baissé sur les autres réseaux de – 29 %.

Par rapport à 2010, le nombre de personnes tuées dans une VT est en baisse sur l'intégralité des réseaux sauf sur le réseau autoroutier (+ 12 tués) où la mortalité revient à son niveau de 2007.

<sup>39</sup> La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005-2006 est biaisée suite au transfert d'une partie des routes nationales aux départements. On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

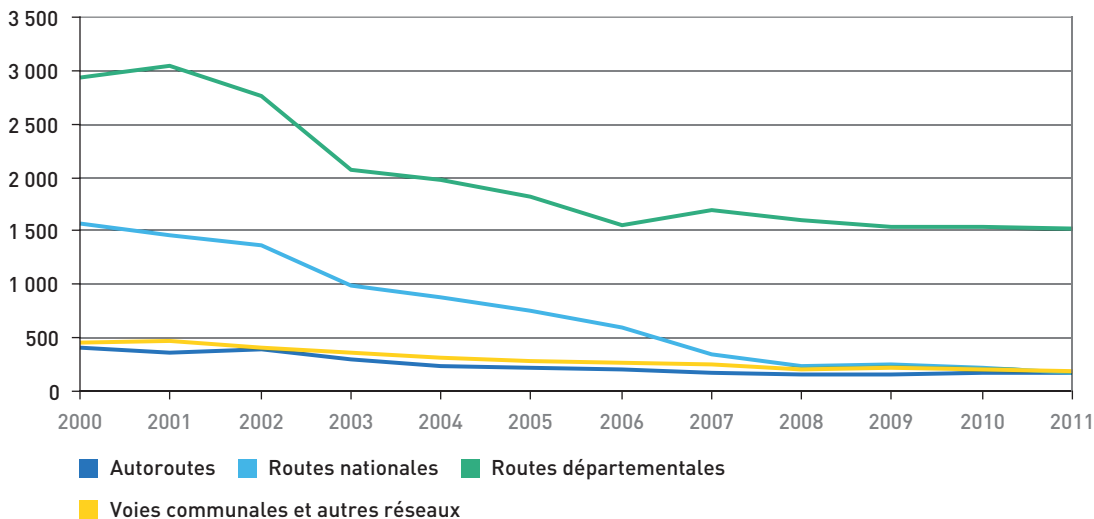
<sup>40</sup> Les autres voies comportent les voies hors réseau public, les parkings et autres voies.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME PAR TYPE DE ROUTE

| Année             | Autoroutes          |                 |                      | RN                  |                 |                      | RD                  |                 |                      | Voies communales et autres |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                   | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels        | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000              | 6 558               | 413             | ND                   | 16 416              | 1 562           | ND                   | 33 984              | 2 929           | ND                   | 48 048                     | 448             | ND                   | 105 006             | 5 351           | ND                   |
| 2001              | 6 850               | 367             | ND                   | 15 740              | 1 461           | ND                   | 32 291              | 3 046           | ND                   | 45 886                     | 469             | ND                   | 100 767             | 5 343           | ND                   |
| 2002              | 6 696               | 389             | ND                   | 13 852              | 1 369           | ND                   | 28 576              | 2 756           | ND                   | 41 890                     | 405             | ND                   | 91 014              | 4 920           | ND                   |
| 2003              | 5 410               | 291             | ND                   | 10 959              | 993             | ND                   | 23 258              | 2 074           | ND                   | 36 819                     | 363             | ND                   | 76 446              | 3 721           | ND                   |
| 2004              | 4 642               | 236             | ND                   | 9 916               | 882             | ND                   | 21 243              | 1 974           | ND                   | 36 161                     | 313             | ND                   | 71 962              | 3 406           | ND                   |
| 2005              | 5 019               | 226             | 1 925                | 9 507               | 749             | 3 570                | 20 339              | 1 815           | 8 664                | 35 693                     | 275             | 4 139                | 70 558              | 3 065           | 18 298               |
| 2006              | 4 693               | 208             | 1 757                | 7 463               | 592             | 3 068                | 18 463              | 1 555           | 9 662                | 33 941                     | 271             | 3 597                | 64 560              | 2 626           | 18 084               |
| 2007              | 4 902               | 174             | 1 528                | 5 642               | 343             | 1 823                | 19 362              | 1 699           | 9 814                | 34 701                     | 248             | 3 321                | 64 607              | 2 464           | 16 486               |
| 2008              | 3 911               | 157             | 1 303                | 4 444               | 243             | 1 431                | 17 957              | 1 594           | 8 537                | 32 157                     | 211             | 2 856                | 58 469              | 2 205           | 14 127               |
| 2009              | 3 666               | 154             | 1 267                | 3 837               | 257             | 1 379                | 18 738              | 1 534           | 8 353                | 30 506                     | 215             | 2 595                | 56 747              | 2 160           | 13 594               |
| 2010              | 3 927               | 165             | 1 434                | 3 337               | 216             | 1 206                | 17 723              | 1 539           | 7 474                | 28 034                     | 197             | 2 340                | 53 021              | 2 117           | 12 454               |
| 2011              | 3 755               | 177             | 1 302                | 3 270               | 176             | 1 065                | 17 133              | 1 516           | 7 526                | 26 763                     | 193             | 2 243                | 50 921              | 2 062           | 12 136               |
| Var.<br>2011/2010 | -4,4%               | 7,3%            | -9,2%                | -2%                 | -18,5%          | -11,7%               | -3,3%               | -1,5%           | 0,7%                 | -4,5%                      | -2%             | -4,1%                | -4%                 | -2,6%           | -2,6%                |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

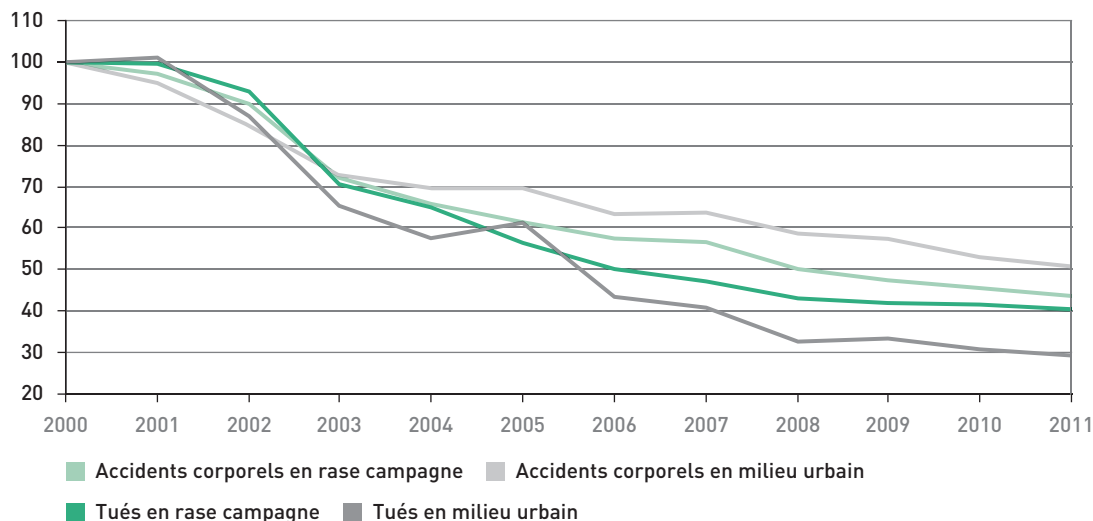
Les voitures de tourisme et les milieux (agglomérations<sup>41</sup> versus rase campagne<sup>42</sup>)

Du fait des trafics et de la fréquence des intersections et des mouvements divers, plus de deux accidents sur trois se produisent en milieu urbain en 2011. Par contre, le constat s'inverse pour la mortalité du simple fait des vitesses pratiquées. Plus de huit utilisateurs de voitures de tourisme sur dix (87 %) sont tués en rase campagne.

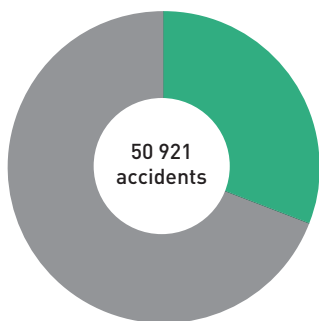
<sup>41</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle en soit la taille.

<sup>42</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

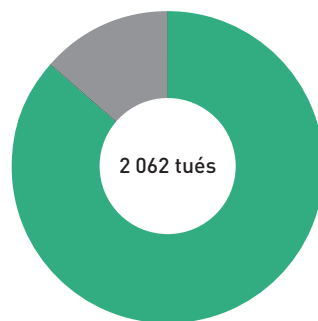
↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES VT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC VT SELON LE MILIEU



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DANS UNE VT SELON LE MILIEU



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, l'évolution de la mortalité est plus sensible en milieu urbain (- 71 %), probablement du fait que la baisse généralisée des vitesses pratiquées se traduit en ville, où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h, par une gravité de choc moins lésionnelle qu'en rase campagne. Même si la baisse des vitesses pratiquées reste élevée en rase campagne, la plus forte vitesse au moment du choc cause toujours de graves dommages lésionnels. Ainsi, en rase campagne, la baisse de la mortalité n'est que de - 60 %.

En 2011, la baisse de la mortalité est toujours plus accentuée en ville (- 3,8 %) qu'en rase campagne (- 2,4 %).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME SELON LE MILIEU

| Année                 | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 35 936              | 4 412           | ND                   | 69 070              | 940             | ND                   | 105 006             | 5 351           | ND                   |
| 2001                  | 34 953              | 4 395           | ND                   | 65 814              | 948             | ND                   | 100 767             | 5 343           | ND                   |
| 2002                  | 32 398              | 4 103           | ND                   | 58 616              | 817             | ND                   | 91 014              | 4 920           | ND                   |
| 2003                  | 25 925              | 3 108           | ND                   | 50 521              | 614             | ND                   | 76 446              | 3 721           | ND                   |
| 2004                  | 23 801              | 2 864           | ND                   | 48 161              | 542             | ND                   | 71 962              | 3 406           | ND                   |
| 2005                  | 22 196              | 2 488           | 11 634               | 48 362              | 577             | 6 664                | 70 558              | 3 065           | 18 298               |
| 2006                  | 20 737              | 2 217           | 12 530               | 43 823              | 409             | 5 554                | 64 560              | 2 626           | 18 084               |
| 2007                  | 20 450              | 2 080           | 11 535               | 44 157              | 384             | 4 951                | 64 607              | 2 464           | 16 486               |
| 2008                  | 17 994              | 1 898           | 10 038               | 40 475              | 307             | 4 089                | 58 469              | 2 205           | 14 127               |
| 2009                  | 17 106              | 1 846           | 9 608                | 39 641              | 314             | 3 986                | 56 747              | 2 160           | 13 594               |
| 2010                  | 16 471              | 1 829           | 8 946                | 36 550              | 288             | 3 508                | 53 021              | 2 117           | 12 454               |
| 2011                  | 15 773              | 1 785           | 8 637                | 35 148              | 277             | 3 499                | 50 921              | 2 062           | 12 136               |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 4,2 %</b>      | <b>- 2,4 %</b>  | <b>- 3,5 %</b>       | <b>- 3,8 %</b>      | <b>- 3,8 %</b>  | <b>- 0,3 %</b>       | <b>- 4 %</b>        | <b>- 2,6 %</b>  | <b>- 2,6 %</b>       |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,0169.

Les voitures de tourisme – Collisions et obstacles<sup>43</sup>

En 2011, environ 48 % des décès dans une VT résultent d'accidents « en solo » (voitures de tourisme seules), 26 % résultent de collisions frontales et 12 % de collisions sur le côté. Enfin, la part des automobilistes tués est de 10 % dans les collisions multiples.

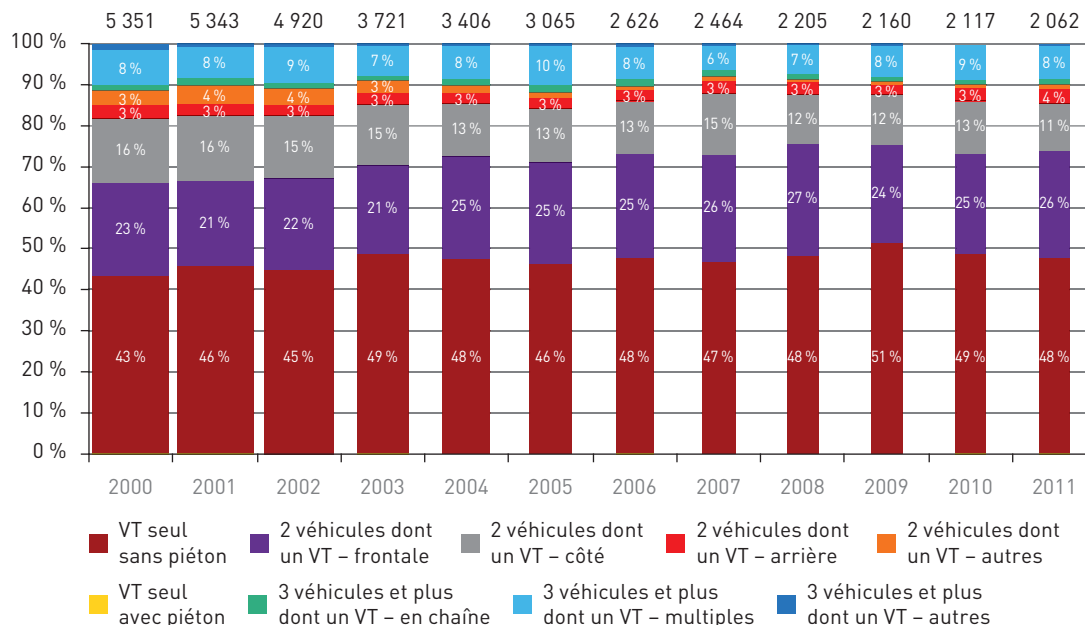
Depuis 2000, ces distributions sont assez stables avec cependant une tendance haussière pour la mortalité dans les accidents sans tiers.

<sup>43</sup> Le fichier BAAC comporte un item relatif aux obstacles fixes heurtés par les véhicules. Mais cette simple information factuelle ne permet pas de comprendre la cinématique de l'accident. Cela limite les exploitations et analyses qui peuvent être tirées de cette rubrique.



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT SELON LES TYPES DE COLLISION

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



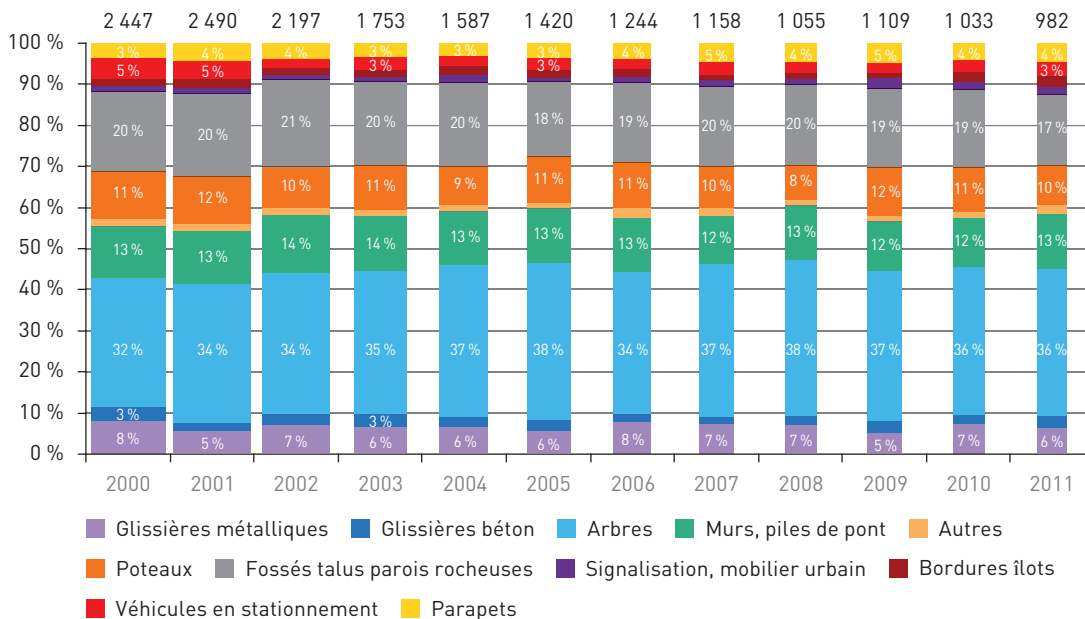
982 automobilistes ont été tués en 2011 alors que leur véhicule avait percuté un obstacle fixe au cours de l'accident, ce qui représente 48 % de la mortalité dans les voitures de tourisme.

Avec une tendance à la hausse depuis 2000, les personnes tuées dans les voitures de tourisme ont percuté un arbre lors de l'accident pour plus d'un tiers d'entre elles (36 % en 2010 et en 2011). La répartition des autres obstacles rencontrés est sans évolution significative.

En 2011, 17 % de personnes décédées dans les voitures de tourisme ont percuté des fossés, talus ou parois rocheuses. Elles sont 13 % à avoir percuté des murs ou des piles de ponts et 9,8 % à avoir percuté des poteaux.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



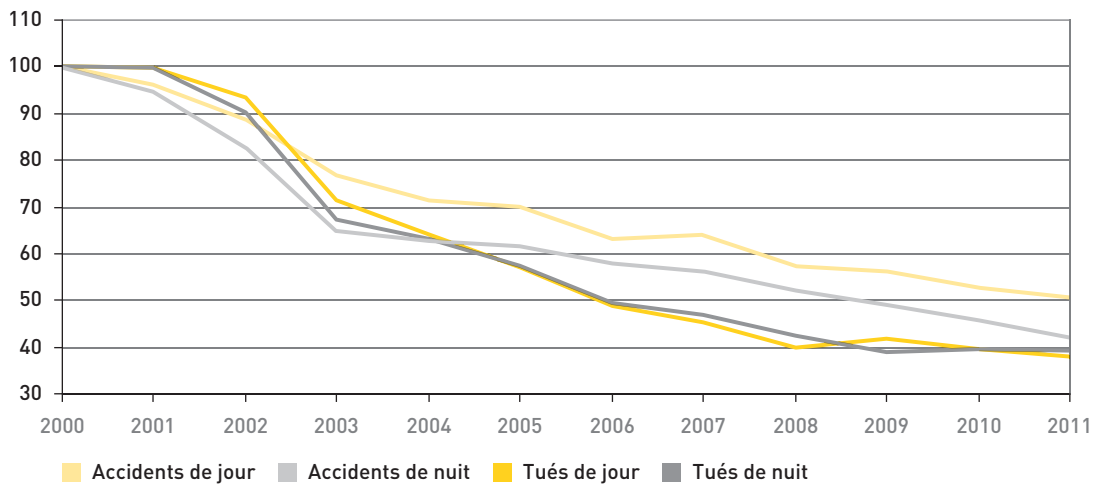
Les voitures de tourisme et la luminosité (jour versus nuit)

Un tiers des accidents impliquant une voiture de tourisme se produit la nuit. Ces accidents sont nettement plus graves que ceux de jour puisqu'ils représentent 49 % de la mortalité des usagers de voitures de tourisme.

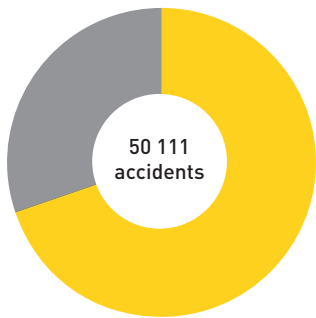
Cette situation est relativement stable d'une année sur l'autre, même si en 2001 la baisse de la mortalité a été plus sensible de jour (- 4,1 %) que de nuit (- 1,2 %).

Par rapport à 2010, l'année 2011 confirme la tendance générale.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES VT (BASE 100 - ANNÉE 2000)

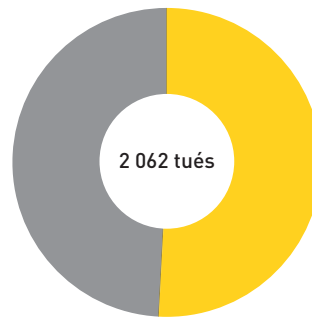


↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UNE VT SELON LA LUMINOSITÉ



■ Nuit 30,1 % ■ Jour 69,9 %

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC UNE VT SELON LA LUMINOSITÉ



■ Nuit 49,1 % ■ Jour 50,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME SELON LA LUMINOSITÉ

| Année                 | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 69 255              | 2 764           | ND                   | 35 751              | 2 587           | ND                   | 105 006             | 5 351           | ND                   |
| 2001                  | 66 827              | 2 762           | ND                   | 33 940              | 2 581           | ND                   | 100 767             | 5 343           | ND                   |
| 2002                  | 61 622              | 2 585           | ND                   | 29 392              | 2 335           | ND                   | 91 014              | 4 920           | ND                   |
| 2003                  | 53 171              | 1 977           | ND                   | 23 275              | 1 745           | ND                   | 76 446              | 3 721           | ND                   |
| 2004                  | 49 525              | 1 772           | ND                   | 22 437              | 1 633           | ND                   | 71 962              | 3 406           | ND                   |
| 2005                  | 48 492              | 1 579           | 10 631               | 22 066              | 1 486           | 7 667                | 70 558              | 3 065           | 18 298               |
| 2006                  | 43 788              | 1 350           | 10 549               | 20 772              | 1 276           | 7 535                | 64 560              | 2 626           | 18 084               |
| 2007                  | 44 392              | 1 254           | 9 796                | 20 215              | 1 210           | 6 690                | 64 607              | 2 464           | 16 486               |
| 2008                  | 39 740              | 1 106           | 8 219                | 18 729              | 1 099           | 5 908                | 58 469              | 2 205           | 14 127               |
| 2009                  | 39 207              | 1 152           | 8 047                | 17 540              | 1 008           | 5 547                | 56 747              | 2 160           | 13 594               |
| 2010                  | 36 598              | 1 094           | 7 489                | 16 423              | 1 023           | 4 965                | 53 021              | 2 117           | 12 454               |
| 2011                  | 35 017              | 1 049           | 7 109                | 15 094              | 1 013           | 5 027                | 50 111              | 2 062           | 12 136               |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 4,3 %</b>      | <b>- 4,1 %</b>  | <b>- 5,1 %</b>       | <b>- 8,1 %</b>      | <b>- 1 %</b>    | <b>1,2 %</b>         | <b>- 5,5 %</b>      | <b>- 2,6 %</b>  | <b>- 2,6 %</b>       |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les voitures de tourisme – Mois, jours et heures

La saisonnalité des accidents de voitures de tourisme est très comparable sur les années 2000 à 2011.

Globalement, le nombre d'accidents augmente de janvier à juin avec néanmoins un « creux » en février expliqué par l'écart du nombre de jours dans le mois. Il baisse ensuite de manière importante en juillet et en août puis augmente à nouveau avec un pic en octobre et, enfin, se réduit sur la fin de l'année. Toutefois, l'accidentalité des débuts et des fins d'années n'est pas caractérisée par la même régularité. Les plus forts mouvements intéressent les mois de janvier et de décembre, témoignant ainsi de la sensibilité météorologique de l'accidentalité. Selon les résultats obtenus, ces deux mois peuvent corriger les résultats globaux de l'accidentalité des voitures de tourisme d'une année.

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 7,1 % au minimum (février, avec 5 081 accidents en moyenne) pour atteindre 9,3 % au maximum (octobre, 6 713 accidents en moyenne).

En 2011, janvier et décembre enregistrent un nombre d'accidents très élevé par rapport 2010 (+ 15 %) qui avait connu des conditions météorologiques très hivernales. De juin à novembre, le nombre d'accidents comme le nombre de tués est inférieur à 2010 (- 10 % pour les accidents comme pour la mortalité).

Le pic d'accidents est atteint en mai avec 4 631 accidents contre 4 629 en octobre. On observe également que le plus fort mois de 2011 reste inférieur au mois le plus bas de 2005.

Antérieurement à 2005, les tués dans les voitures de tourisme étaient en hausse plutôt dans la seconde partie de l'année avec un pic enregistré généralement en décembre.

La mortalité est bien différente sur les cinq dernières années. Un lissage du nombre de tués s'est opéré sur l'année. Il n'existe plus de mois exceptionnellement surmémentier. Les écarts d'un mois à l'autre dépassent rarement 25 %, sauf conditions météorologiques très spécifiques entraînant une régulation massive de la mortalité.

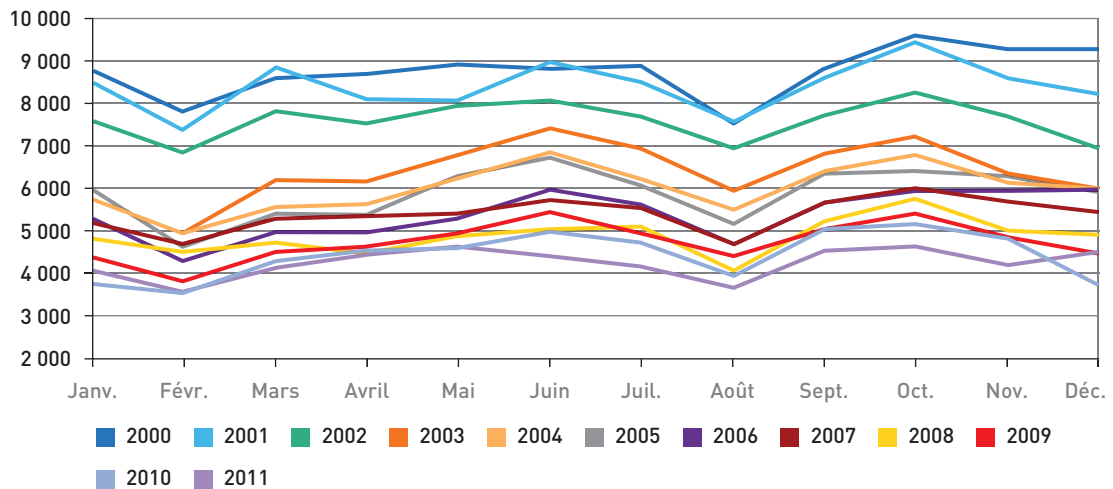
En 2011, ces cas se sont rencontrés en avril (mois historiquement printanier) et en décembre (mois clément après l'extrême rigueur de décembre 2010). Juillet 2011, historiquement pluvieux et en déficit thermique, a effacé la pointe habituelle de la mortalité sur ce mois.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME SELON LE MOIS

| Année             |                     | Janv. | Févr. | Mars     | Avril  | Mai      | Juin     | Juil.    | Août    | Sept.    | Oct.     | Nov.     | Déc.   |
|-------------------|---------------------|-------|-------|----------|--------|----------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|--------|
| 2000              | Accidents corporels | 8 771 | 7 821 | 8 582    | 8 700  | 8 921    | 8 809    | 8 865    | 7 528   | 8 828    | 9 596    | 9 289    | 9 296  |
|                   | Personnes tuées     | 450   | 428   | 394      | 477    | 389      | 403      | 498      | 421     | 423      | 503      | 425      | 539    |
| 2001              | Accidents corporels | 8 510 | 7 377 | 8 845    | 8 079  | 8 072    | 8 980    | 8 507    | 7 572   | 8 592    | 9 432    | 8 594    | 8 207  |
|                   | Personnes tuées     | 432   | 378   | 438      | 432    | 352      | 451      | 499      | 418     | 458      | 471      | 451      | 562    |
| 2002              | Accidents corporels | 7 605 | 6 856 | 7 816    | 7 529  | 7 930    | 8 053    | 7 700    | 6 932   | 7 724    | 8 244    | 7 689    | 6 936  |
|                   | Personnes tuées     | 444   | 390   | 416      | 389    | 421      | 393      | 431      | 428     | 396      | 451      | 382      | 379    |
| 2003              | Accidents corporels | 5 758 | 4 945 | 6 190    | 6 144  | 6 758    | 7 417    | 6 933    | 5 933   | 6 798    | 7 229    | 6 334    | 6 007  |
|                   | Personnes tuées     | 274   | 259   | 276      | 275    | 303      | 322      | 371      | 362     | 360      | 350      | 252      | 319    |
| 2004              | Accidents corporels | 5 750 | 4 949 | 5 555    | 5 638  | 6 210    | 6 830    | 6 220    | 5 499   | 6 395    | 6 776    | 6 132    | 6 008  |
|                   | Personnes tuées     | 300   | 242   | 230      | 243    | 294      | 270      | 331      | 308     | 285      | 338      | 247      | 317    |
| 2005              | Accidents corporels | 5 977 | 4 635 | 5 407    | 5 364  | 6 277    | 6 726    | 6 064    | 5 150   | 6 348    | 6 406    | 6 284    | 5 920  |
|                   | Personnes tuées     | 249   | 227   | 234      | 230    | 224      | 264      | 313      | 264     | 253      | 250      | 247      | 310    |
| 2006              | Accidents corporels | 5 292 | 4 278 | 4 980    | 4 965  | 5 281    | 5 960    | 5 620    | 4 685   | 5 660    | 5 929    | 5 951    | 5 959  |
|                   | Personnes tuées     | 220   | 177   | 181      | 188    | 204      | 212      | 244      | 240     | 196      | 232      | 223      | 309    |
| 2007              | Accidents corporels | 5 182 | 4 703 | 5 278    | 5 331  | 5 413    | 5 715    | 5 541    | 4 676   | 5 659    | 5 994    | 5 690    | 5 425  |
|                   | Personnes tuées     | 238   | 169   | 186      | 199    | 189      | 196      | 236      | 214     | 200      | 184      | 209      | 244    |
| 2008              | Accidents corporels | 4 827 | 4 515 | 4 720    | 4 477  | 4 880    | 5 027    | 5 094    | 4 053   | 5 215    | 5 754    | 4 987    | 4 920  |
|                   | Personnes tuées     | 167   | 154   | 219      | 159    | 202      | 146      | 188      | 192     | 158      | 233      | 179      | 208    |
| 2009              | Accidents corporels | 4 373 | 3 809 | 4 515    | 4 611  | 4 932    | 5 444    | 4 933    | 4 414   | 5 016    | 5 405    | 4 841    | 4 454  |
|                   | Personnes tuées     | 181   | 145   | 154      | 171    | 175      | 181      | 183      | 199     | 188      | 217      | 194      | 172    |
| 2010              | Accidents corporels | 3 741 | 3 518 | 4 275    | 4 539  | 4 597    | 4 965    | 4 732    | 3 941   | 5 027    | 5 157    | 4 804    | 3 725  |
|                   | Personnes tuées     | 170   | 151   | 171      | 143    | 182      | 146      | 206      | 184     | 164      | 205      | 197      | 198    |
| 2011              | Accidents corporels | 4 078 | 3 565 | 4 113    | 4 446  | 4 631    | 4 394    | 4 167    | 3 662   | 4 531    | 4 629    | 4 203    | 4 502  |
|                   | Personnes tuées     | 204   | 164   | 150      | 187    | 154      | 149      | 189      | 176     | 147      | 165      | 164      | 213    |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents corporels | 5 822 | 5 081 | 5 856    | 5 819  | 6 159    | 6 527    | 6 198    | 5 337   | 6 316    | 6 713    | 6 233    | 5 947  |
|                   | Personnes tuées     | 277   | 240   | 254      | 258    | 257      | 261      | 307      | 284     | 269      | 300      | 264      | 314    |
| %<br>par mois     | Accidents corporels | 8,1 % | 7,1 % | 8,1 %    | 8,1 %  | 8,6 %    | 9,1 %    | 8,6 %    | 7,4 %   | 8,8 %    | 9,3 %    | 8,7 %    | 8,3 %  |
|                   | Personnes tuées     | 8,4 % | 7,3 % | 7,7 %    | 7,8 %  | 7,8 %    | 7,9 %    | 9,4 %    | 8,6 %   | 8,2 %    | 9,1 %    | 8 %      | 9,6 %  |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 9 %   | 1,3 % | - 3,8 %  | - 2 %  | 0,7 %    | - 11,5 % | - 11,9 % | - 7,1 % | - 9,9 %  | - 10,2 % | - 12,5 % | 20,9 % |
|                   | Personnes tuées     | 20 %  | 8,6 % | - 12,3 % | 30,8 % | - 15,4 % | 2,1 %    | - 8,3 %  | - 4,3 % | - 10,4 % | - 19,5 % | - 16,8 % | 7,6 %  |

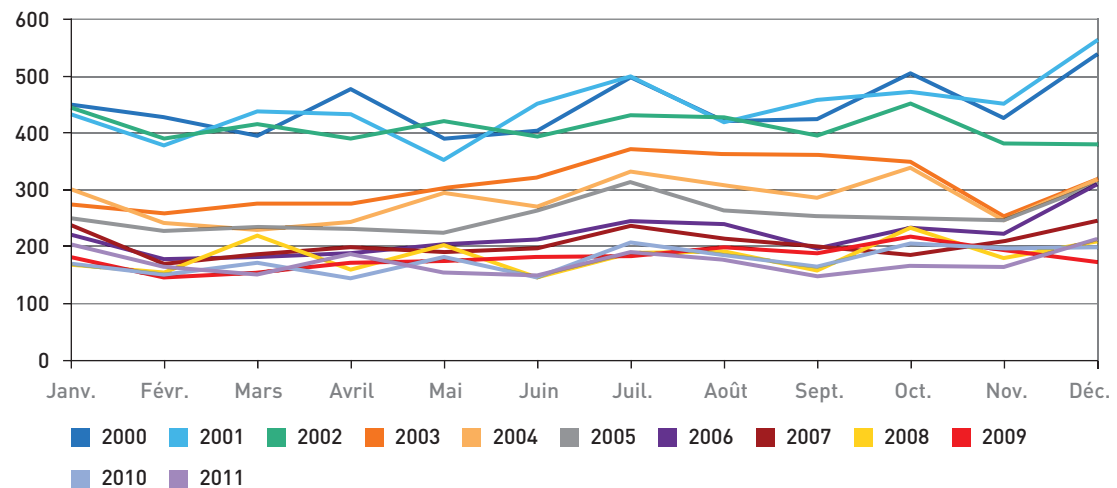
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ACCIDENTS DE VT SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT SELON LE MOIS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



La distribution des accidents de voiture de tourisme selon le jour de la semaine varie peu d'une année sur l'autre. Le nombre d'accidents est particulièrement élevé le vendredi (+ 20 % par rapport aux mardis, mercredis ou jeudis et par rapport à un degré moindre, aux samedis : + 13 %). Il est le plus bas le dimanche (8 718 accidents en moyenne). La moyenne journalière des accidents corporels en 2011 est de 7 300 accidents par jour.

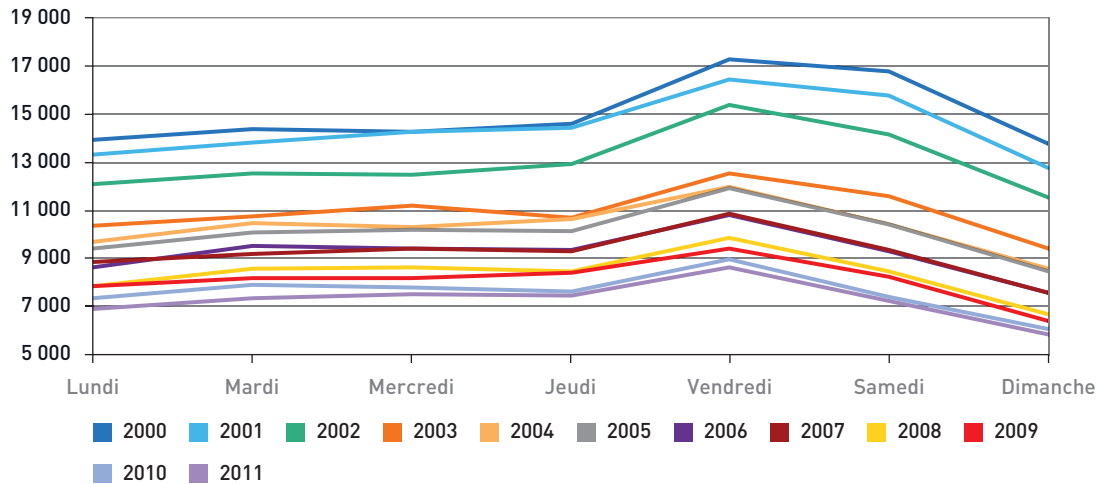
La distribution de la mortalité diffère de celle des accidents par l'importance de la mortalité du dimanche, qui constitue le pic de la mortalité hebdomadaire. Cette dernière est + 30 % supérieure à la moyenne de la mortalité hebdomadaire qui s'établit en 2011 à 294 tués. Le samedi connaît aussi un pic de la mortalité qui dépasse certaines années celui du dimanche (2004, 2005 et 2009). En 2011, il se situe à 21 % au-dessus de la moyenne.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME SELON LE JOUR

| Année             |                     | Lundi   | Mardi   | Mercredi | Jeudi   | Vendredi | Samedi  | Dimanche |
|-------------------|---------------------|---------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|
| 2000              | Accidents corporels | 13 921  | 14 368  | 14 286   | 14 595  | 17 275   | 16 788  | 13 773   |
|                   | Personnes tuées     | 671     | 602     | 583      | 604     | 811      | 1 033   | 1 048    |
| 2001              | Accidents corporels | 13 289  | 13 814  | 14 275   | 14 422  | 16 438   | 15 789  | 12 740   |
|                   | Personnes tuées     | 653     | 563     | 636      | 641     | 841      | 964     | 1 043    |
| 2002              | Accidents corporels | 12 068  | 12 522  | 12 492   | 12 927  | 15 372   | 14 122  | 11 511   |
|                   | Personnes tuées     | 585     | 610     | 564      | 588     | 780      | 866     | 926      |
| 2003              | Accidents corporels | 10 356  | 10 744  | 11 176   | 10 685  | 12 523   | 11 560  | 9 402    |
|                   | Personnes tuées     | 496     | 437     | 425      | 419     | 570      | 617     | 757      |
| 2004              | Accidents corporels | 9 669   | 10 454  | 10 292   | 10 614  | 11 966   | 10 405  | 8 562    |
|                   | Personnes tuées     | 419     | 361     | 391      | 412     | 548      | 676     | 599      |
| 2005              | Accidents corporels | 9 431   | 10 055  | 10 182   | 10 123  | 11 926   | 10 404  | 8 437    |
|                   | Personnes tuées     | 357     | 348     | 366      | 367     | 484      | 575     | 568      |
| 2006              | Accidents corporels | 8 604   | 9 516   | 9 385    | 9 362   | 10 804   | 9 295   | 7 594    |
|                   | Personnes tuées     | 309     | 306     | 316      | 312     | 404      | 460     | 519      |
| 2007              | Accidents corporels | 8 859   | 9 179   | 9 427    | 9 326   | 10 838   | 9 380   | 7 598    |
|                   | Personnes tuées     | 324     | 269     | 294      | 307     | 392      | 438     | 440      |
| 2008              | Accidents corporels | 7 830   | 8 584   | 8 614    | 8 442   | 9 856    | 8 487   | 6 656    |
|                   | Personnes tuées     | 242     | 271     | 263      | 278     | 328      | 411     | 412      |
| 2009              | Accidents corporels | 7 852   | 8 175   | 8 207    | 8 414   | 9 415    | 8 268   | 6 416    |
|                   | Personnes tuées     | 272     | 252     | 252      | 263     | 295      | 421     | 405      |
| 2010              | Accidents corporels | 7 342   | 7 887   | 7 776    | 7 606   | 8 952    | 7 379   | 6 079    |
|                   | Personnes tuées     | 253     | 247     | 246      | 263     | 360      | 363     | 385      |
| 2011              | Accidents corporels | 6 881   | 7 367   | 7 533    | 7 434   | 8 638    | 7 222   | 5 846    |
|                   | Personnes tuées     | 265     | 224     | 264      | 249     | 321      | 356     | 383      |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents corporels | 9 675   | 10 222  | 10 304   | 10 329  | 12 000   | 10 758  | 8 718    |
|                   | Personnes tuées     | 404     | 374     | 383      | 392     | 511      | 598     | 624      |
| %<br>par jour     | Accidents corporels | 13,4 %  | 14,2 %  | 14,3 %   | 14,3 %  | 16,7 %   | 14,9 %  | 12,1 %   |
|                   | Personnes tuées     | 12,3 %  | 11,4 %  | 11,7 %   | 11,9 %  | 15,6 %   | 18,2 %  | 19 %     |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | - 6,3 % | - 6,6 % | - 3,1 %  | - 2,3 % | - 3,5 %  | - 2,1 % | - 3,8 %  |
|                   | Personnes tuées     | 4,7 %   | - 9,3 % | 7,3 %    | - 5,3 % | - 10,8 % | - 1,9 % | - 0,5 %  |

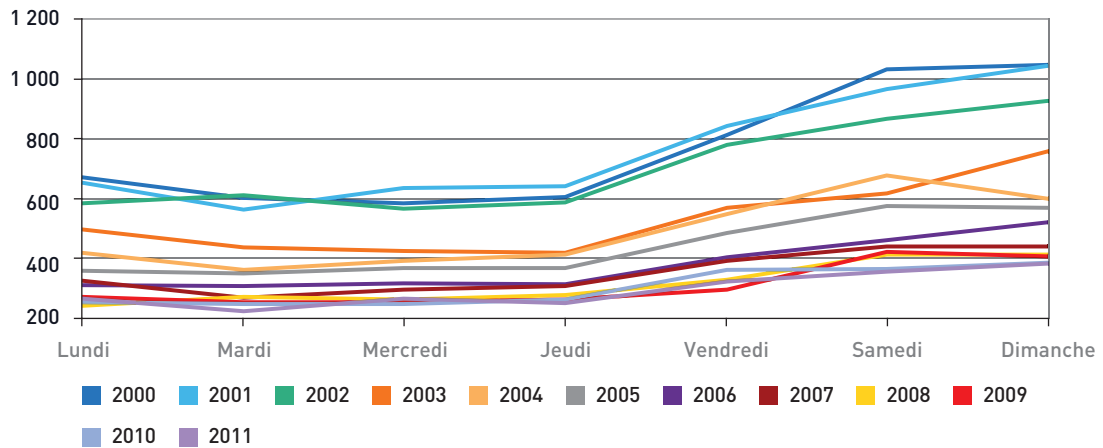
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC VT SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT SELON LES JOURS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

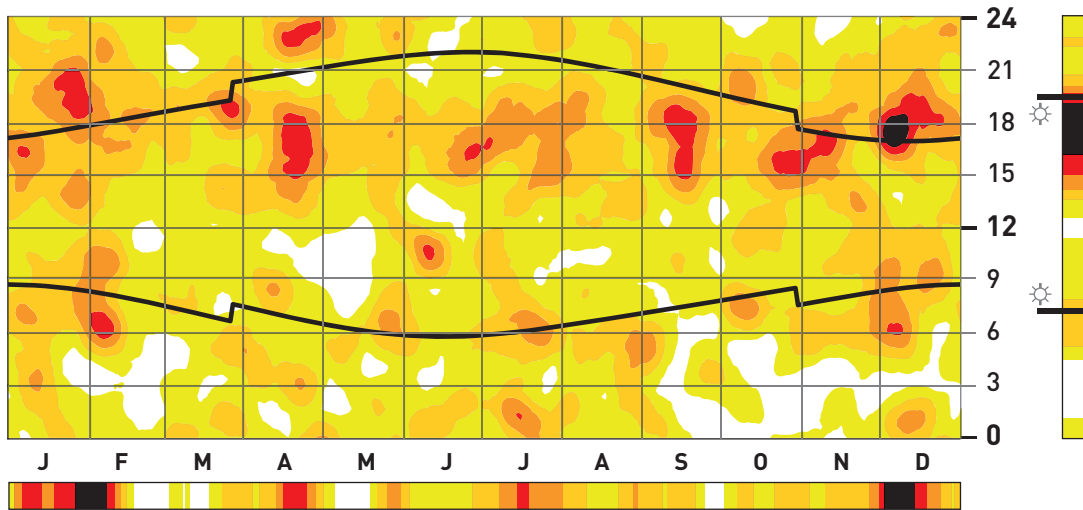


La mortalité dans les voitures de tourisme selon les heures, traduite sur le graphe<sup>44</sup> ci-après, est assez diffuse : relativement répartie sur l'année et sur la journée, avec quand même un pic horaire évident (pointe du soir de 16 heures à 19 heures) et un creux de minuit à l'aube.

Le pic de mortalité est atteint de mi-novembre à fin décembre en fin d'après-midi. Il se confond avec celui enregistré pour les piétons.

<sup>44</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ VOITURE SELON LE MOIS ET L'HEURE



Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

|         | 11 h 51 | 5 h 32 | 3 h 31 | 2 h 31 | 1 h 59 | 1 h 34 |
|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tués    | 73      | 715    | 794    | 361    | 108    | 10     |
| % tués  | 4 %     | 35 %   | 39 %   | 18 %   | 5 %    | 0 %    |
| % année | 10 %    | 45 %   | 32 %   | 10 %   | 2 %    | 0 %    |

Total : 2 062 tués, soit 1 tué toutes les 4 h 15

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée<sup>45</sup> des conducteurs de voitures de tourisme dans les accidents

Pour les voitures de tourisme, la responsabilité présumée des conducteurs dans un accident mortel passe de 54 % en 2004 à 61 % en 2011. La responsabilité présumée des conducteurs dans les accidents mortels se situe au-dessus de la moyenne de l'ensemble des conducteurs. En 2011, elle est de 61 % contre 52 %. En augmentation continue depuis 2004, elle atteint ainsi son niveau le plus haut.

Dans les accidents corporels, le niveau de responsabilité présumée des conducteurs de voitures de tourisme est, en 2011, de cinq points supérieurs à celui de l'ensemble des conducteurs. Depuis 2004, il est stable (48 % en 2004 comme en 2010), mais s'établit sur une tendance haussière depuis 2008 (45 % en 2008), tendance confirmée en 2011 avec + 1,6 point.

<sup>45</sup> Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

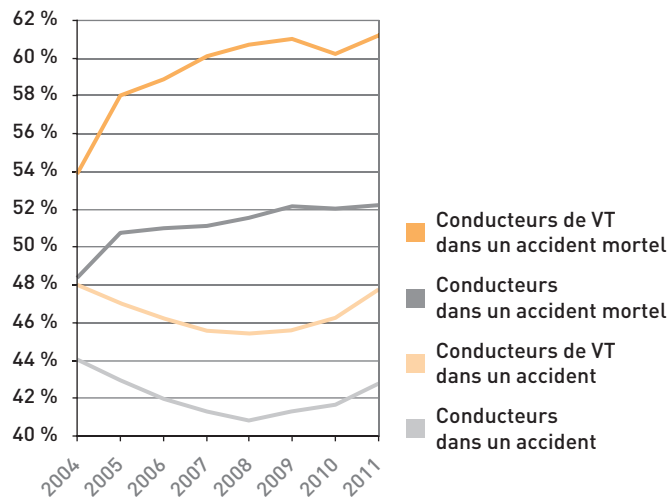


↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS AUTOMOBILISTES  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

|                |                     | Conducteurs<br>non responsables | Conducteurs<br>responsables | Total<br>conducteurs | Part<br>des conducteurs<br>responsables |
|----------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------|----------------------|---|
| 2000           | Accidents corporels | 102 487                         | 43 648                      | 146 135              | 29,9 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 7 110                           | 899                         | 8 009                | 11,2 %                                  |
| 2001           | Accidents corporels | 98 807                          | 40 931                      | 139 738              | 29,3 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 7 161                           | 836                         | 7 997                | 10,5 %                                  |
| 2002           | Accidents corporels | 87 325                          | 37 562                      | 124 887              | 30,1 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 6 743                           | 823                         | 7 566                | 10,9 %                                  |
| 2003           | Accidents corporels | 70 903                          | 31 224                      | 102 127              | 30,6 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 4 914                           | 597                         | 5 511                | 10,8 %                                  |
| 2004           | Accidents corporels | 49 979                          | 46 404                      | 96 383               | 48,1 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 2 392                           | 2 796                       | 5 188                | 53,9 %                                  |
| 2005           | Accidents corporels | 49 578                          | 44 142                      | 93 720               | 47,1 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 2 181                           | 3 017                       | 5 198                | 58 %                                    |
| 2006           | Accidents corporels | 44 964                          | 38 781                      | 83 745               | 46,3 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 1 786                           | 2 555                       | 4 341                | 58,9 %                                  |
| 2007           | Accidents corporels | 45 514                          | 38 118                      | 83 632               | 45,6 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 1 651                           | 2 487                       | 4 138                | 60,1 %                                  |
| 2008           | Accidents corporels | 40 758                          | 33 937                      | 74 695               | 45,4 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 1 475                           | 2 281                       | 3 756                | 60,7 %                                  |
| 2009           | Accidents corporels | 39 565                          | 33 214                      | 72 779               | 45,6 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 1 417                           | 2 216                       | 3 633                | 61 %                                    |
| 2010           | Accidents corporels | 36 760                          | 31 536                      | 68 296               | 46,2 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 1 415                           | 2 141                       | 3 556                | 60,2 %                                  |
| 2011           | Accidents corporels | 34 026                          | 31 215                      | 65 241               | 47,8 %                                  |
|                | Accidents mortels   | 1 355                           | 2 137                       | 3 492                | 61,2 %                                  |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | - 7,4 %                         | - 1 %                       | - 4,5 %              | 3,6 %                                   |
|                | Accidents mortels   | - 4,2 %                         | - 0,2 %                     | - 1,8 %              | 1,6 %                                   |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE CONDUCTEURS DE VT ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de voitures de tourisme dans les accidents

Alors qu'elle était assez stable de 2000 à 2008, la part des conducteurs alcoolisés dans les accidents mortels enregistre une forte hausse sur les années 2009 et 2010. Ainsi, de 2000 à 2011, elle progresse de + 2,2 points pour les conducteurs d'automobiles contre 1,7 point tous conducteurs confondus.

En 2011, la part des conducteurs d'automobiles alcoolisés dans les accidents mortels diminue de - 0,5 %.

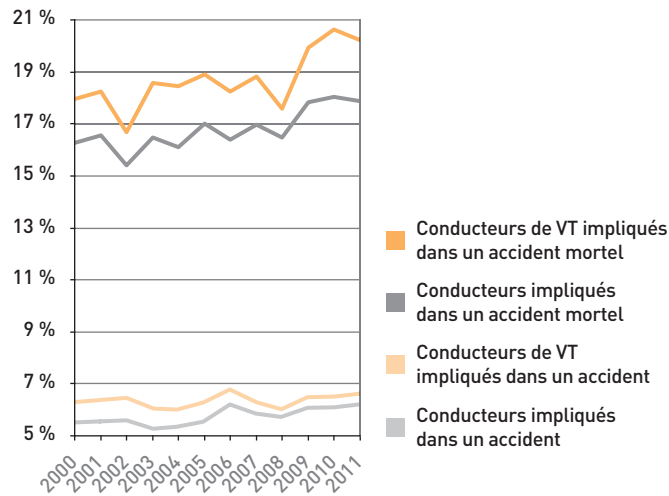
Dans les accidents corporels, la part des conducteurs de voitures de tourisme ayant une alcoolémie positive est environ trois fois moins élevée que dans les accidents mortels. La tendance est plutôt à la stabilité avec toutefois des variations en opposition selon les années. En 2011, la part de conducteurs de voitures de tourisme avec une alcoolémie positive est de 6,6 %, identique à 2010.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS DE VOITURES DE TOURISME ALCOOLISÉS  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

|                |              | Total<br>des conducteurs<br>impliqués | Dont au taux<br>d'alcool connu | %<br>de conducteurs<br>au taux d'alcool<br>connu | Conducteurs<br>au taux d'alcool<br>positif | %<br>de conducteurs<br>au taux d'alcool<br>positif |
|----------------|--------------|---------------------------------------|--------------------------------|--|--|--|
| 2000           | Accidents    | 146 135                               | 132 046                        | 90,4   | 8 364                                      | 6,3  |
|                | Dont mortels | 8 009                                 | 6 220                          | 77,7   | 1 117                                      | 18   |
| 2001           | Accidents    | 139 738                               | 126 187                        | 90,3   | 8 071                                      | 6,4  |
|                | Dont mortels | 7 997                                 | 5 994                          | 75   | 1 094                                      | 18,3   |
| 2002           | Accidents    | 124 887                               | 111 100                        | 89   | 7 189                                      | 6,5  |
|                | Dont mortels | 7 566                                 | 5 561                          | 73,5   | 928  | 16,7   |
| 2003           | Accidents    | 102 127                               | 89 393                         | 87,5   | 5 414                                      | 6,1  |
|                | Dont mortels | 5 511                                 | 3 942                          | 71,5   | 733  | 18,6   |
| 2004           | Accidents    | 96 385                                | 81 148                         | 84,2   | 4 896                                      | 6  |
|                | Dont mortels | 5 188                                 | 3 653                          | 70,4   | 674  | 18,5   |
| 2005           | Accidents    | 93 720                                | 81 974                         | 87,5   | 5 169                                      | 6,3  |
|                | Dont mortels | 5 198                                 | 4 856                          | 93,4   | 919  | 18,9   |
| 2006           | Accidents    | 83 745                                | 74 057                         | 88,4   | 5 053                                      | 6,8  |
|                | Dont mortels | 4 341                                 | 3 679                          | 84,8   | 671  | 18,2   |
| 2007           | Accidents    | 83 632                                | 74 034                         | 88,5   | 4 684                                      | 6,3  |
|                | Dont mortels | 4 138                                 | 3 528                          | 85,3   | 664  | 18,8   |
| 2008           | Accidents    | 74 695                                | 65 878                         | 88,2   | 3 982                                      | 6  |
|                | Dont mortels | 3 756                                 | 3 217                          | 85,6   | 566  | 17,6   |
| 2009           | Accidents    | 72 840                                | 64 624                         | 88,7   | 4 213                                      | 6,5  |
|                | Dont mortels | 3 634                                 | 3 172                          | 87,3   | 633  | 20   |
| 2010           | Accidents    | 68 315                                | 60 755                         | 88,9   | 3 961                                      | 6,5  |
|                | Dont mortels | 3 557                                 | 3 059                          | 86   | 632  | 20,7   |
| 2011           | Accidents    | 65 269                                | 57 601                         | 88,3   | 3 819                                      | 6,6  |
|                | Dont mortels | 3 494                                 | 3 029                          | 86,7   | 613  | 20,2   |
| Var. 2011/2010 | Accidents    | - 4,5 %                               | - 5,2 %                        | - 0,8 %  | - 3,6 %                                    | + 1,7 %  |
|                | Dont mortels | - 1,8 %                               | - 1 %                          | + 0,8 %  | - 3 %                                      | - 2 %  |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE AUTOMOBILISTES ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Le port de la ceinture des automobilistes dans les accidents

En 2011, 421 automobilistes sont décédés alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, soit 23 % de la mortalité (en tenant compte uniquement des automobilistes dont le port de la ceinture est connu).

Seuls 2,1 % des occupants de voitures de tourisme ceinturés sont tués contre 23 % pour les occupants de voitures de tourisme non ceinturés.

Depuis 2000, le taux de port de la ceinture des conducteurs et des passagers d'automobiles connaît une tendance à la hausse. Les conducteurs et passagers non tués affichent une progression respective de + 3 points et + 6,2 points par rapport à 2000.

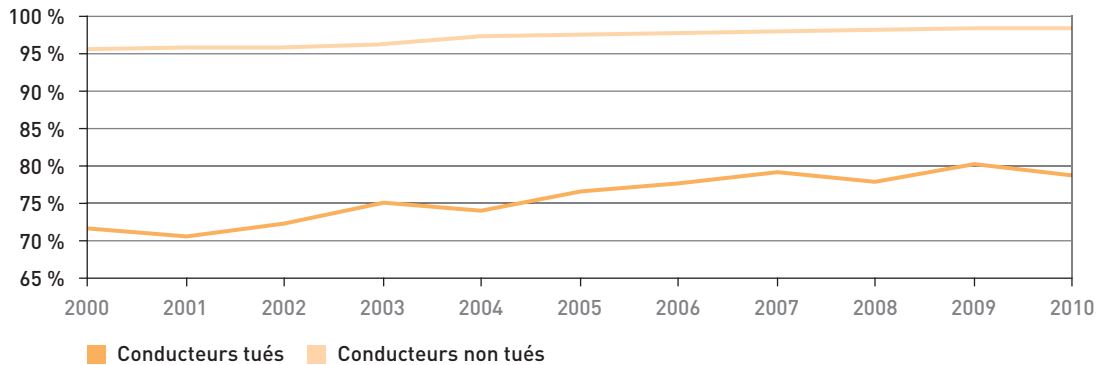
Par rapport à 2011, le taux de port de la ceinture des passagers de voitures de tourisme non tués est en recul de - 0,1 point. Celui des conducteurs de voitures de tourisme tués est en recul par rapport à 2010 de - 0,5 point.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PORT DE LA CEINTURE DES AUTOMOBILISTES DANS LES ACCIDENTS  
(CONDUCTEURS ET PASSAGERS)

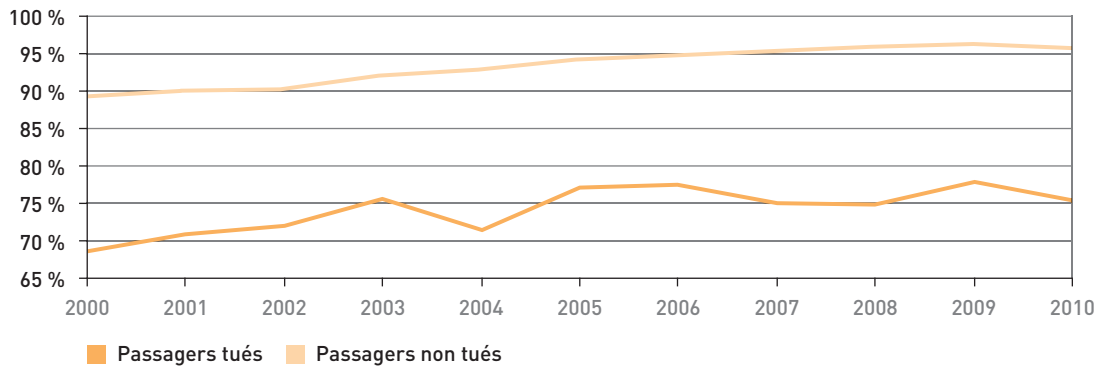
|      | Conducteurs        |               |       |        | Passagers avant |               |       |        | Ensemble  |               |       |        |         |
|------|--------------------|---------------|-------|--------|-----------------|---------------|-------|--------|-----------|---------------|-------|--------|---------|
|      | Ceinturés          | Non ceinturés | Ind.  | Total  | Ceinturés       | Non ceinturés | Ind.  | Total  | Ceinturés | Non ceinturés | Ind.  | Total  |         |
| 2000 | Tués               | 2 135         | 842   | 777    | 3 754           | 825           | 381   | 391    | 1 597     | 2 960         | 1 223 | 1 168  | 5 333   |
|      | Impliqués non tués | 113 922       | 5 242 | 23 217 | 142 381         | 33 997        | 4 001 | 10 114 | 48 112    | 147 919       | 9 243 | 33 331 | 190 382 |
| 2001 | Tués               | 2 149         | 898   | 747    | 3 794           | 847           | 346   | 356    | 1 549     | 2 995         | 1 244 | 1 103  | 5 331   |
|      | Impliqués non tués | 107 190       | 4 545 | 24 209 | 135 944         | 31 676        | 3 458 | 9 891  | 45 025    | 138 867       | 8 003 | 34 100 | 180 839 |
| 2002 | Tués               | 2 062         | 788   | 675    | 3 524           | 770           | 303   | 323    | 1 395     | 2 832         | 1 090 | 997    | 4 907   |
|      | Impliqués non tués | 94 843        | 4 063 | 22 456 | 121 363         | 28 015        | 2 992 | 8 354  | 39 362    | 122 858       | 7 056 | 30 811 | 160 642 |
| 2003 | Tués               | 1 648         | 548   | 468    | 2 665           | 639           | 208   | 208    | 1 056     | 2 288         | 757   | 677    | 3 712   |
|      | Impliqués non tués | 76 827        | 2 873 | 19 763 | 99 462          | 22 874        | 1 927 | 6 503  | 31 303    | 99 700        | 4 799 | 26 265 | 130 645 |
| 2004 | Tués               | 1 551         | 544   | 377    | 2 473           | 546           | 220   | 167    | 933       | 2 097         | 764   | 544    | 3 404   |
|      | Impliqués non tués | 77 864        | 2 141 | 13 908 | 93 912          | 21 554        | 1 646 | 4 444  | 27 644    | 99 418        | 3 787 | 18 352 | 121 548 |
| 2005 | Tués               | 1 459         | 445   | 324    | 2 228           | 542           | 161   | 134    | 837       | 2 001         | 606   | 458    | 3 063   |
|      | Impliqués non tués | 76 394        | 1 908 | 13 190 | 91 492          | 22 318        | 1 330 | 3 549  | 27 197    | 98 712        | 3 238 | 16 739 | 118 327 |
| 2006 | Tués               | 1 254         | 361   | 285    | 1 900           | 436           | 127   | 163    | 726       | 1 690         | 488   | 448    | 2 619   |
|      | Impliqués non tués | 68 033        | 1 509 | 12 303 | 81 845          | 18 811        | 1 023 | 3 896  | 23 730    | 86 844        | 2 532 | 16 199 | 105 448 |
| 2007 | Tués               | 1 245         | 328   | 214    | 1 787           | 434           | 144   | 99     | 677       | 1 679         | 472   | 313    | 2 460   |
|      | Impliqués non tués | 68 144        | 1 307 | 12 394 | 81 845          | 19 499        | 921   | 3 042  | 23 462    | 87 643        | 2 228 | 15 436 | 105 031 |
| 2008 | Tués               | 1 110         | 314   | 168    | 1 592           | 415           | 139   | 59     | 613       | 1 525         | 453   | 227    | 2 205   |
|      | Impliqués non tués | 61 242        | 1 099 | 10 762 | 73 103          | 17 289        | 719   | 2 273  | 20 281    | 78 531        | 1 818 | 13 035 | 93 384  |
| 2009 | Tués               | 1 130         | 278   | 157    | 1 565           | 410           | 117   | 68     | 595       | 1 540         | 395   | 225    | 2 160   |
|      | Impliqués non tués | 59 977        | 963   | 10 335 | 71 275          | 17 294        | 636   | 2 194  | 20 124    | 77 271        | 1 599 | 12 529 | 91 399  |
| 2010 | Tués               | 1 105         | 300   | 153    | 1 558           | 377           | 123   | 59     | 559       | 1 482         | 423   | 212    | 2 117   |
|      | Impliqués non tués | 56 783        | 839   | 9 135  | 66 757          | 15 760        | 688   | 2 030  | 18 478    | 72 543        | 1 527 | 11 165 | 85 235  |
| 2011 | Tués               | 1 065         | 299   | 131    | 1 495           | 374           | 122   | 71     | 567       | 1 439         | 421   | 202    | 2 062   |
|      | Impliqués non tués | 54 314        | 797   | 8 669  | 63 780          | 14 855        | 668   | 1 875  | 17 398    | 69 169        | 1 465 | 10 544 | 81 178  |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

## ↓ ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DE LA CEINTURE DES CONDUCTEURS DE VT DANS LES ACCIDENTS



## ↓ ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DE LA CEINTURE DES PASSAGERS DE VT DANS LES ACCIDENTS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

**Les véhicules utilitaires légers (VU)**

**Pour cette catégorie de véhicules, il est utilisé une définition plus restrictive pour le recueil des données accidents que celle du Code de la route sous le terme «camionnette» (article R311-1) en retenant les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est compris en 1,5 et 3,5 tonnes ainsi que les véhicules utilitaires avec remorque ou caravane.**

Véhicule utilitaire léger (VUL) ou camionnette sont les termes généralement utilisés pour désigner un véhicule appartenant à une entreprise, conçu et aménagé pour transporter des marchandises, avec simplement deux places à l'avant, et ceci pour un usage essentiellement professionnel.

Pour ce type de véhicules, le code de la route (article R311-1) retient le terme «camionnette» avec la définition suivante : véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, à l'exclusion des quadricycles à moteur, destiné au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

Depuis 2006, le changement de la nomenclature « véhicules » de la fiche BAAC s'est traduit par un changement de pratique dans la classification des véhicules utilitaires dans le fichier des accidents qui a généré un surenregistrement des données d'accidentalité de cette catégorie issu de la non prise en compte du tonnage minimum. Ce sur-enregistrement demeure depuis cette date.

L'analyse qui suit, par similitude aux autres catégories d'usagers, fournit les données d'accidentalité depuis 2000. Pour éviter toute interprétation erronée dans l'évolution de l'accidentalité des véhicules utilitaires n'intégrant pas cette particularité, les commentaires venant en appui des données chiffrées et des graphiques se limitent aux seules années 2006 à 2011.

Le parc des véhicules utilitaires et leur parcours

En 2011, le parc des véhicules utilitaires représente 16 % du parc automobile avec 5,869 millions de véhicules utilitaires. Il progresse de 1 % entre 2010 et 2011. Depuis 2000, ce parc a progressé de 16 %.

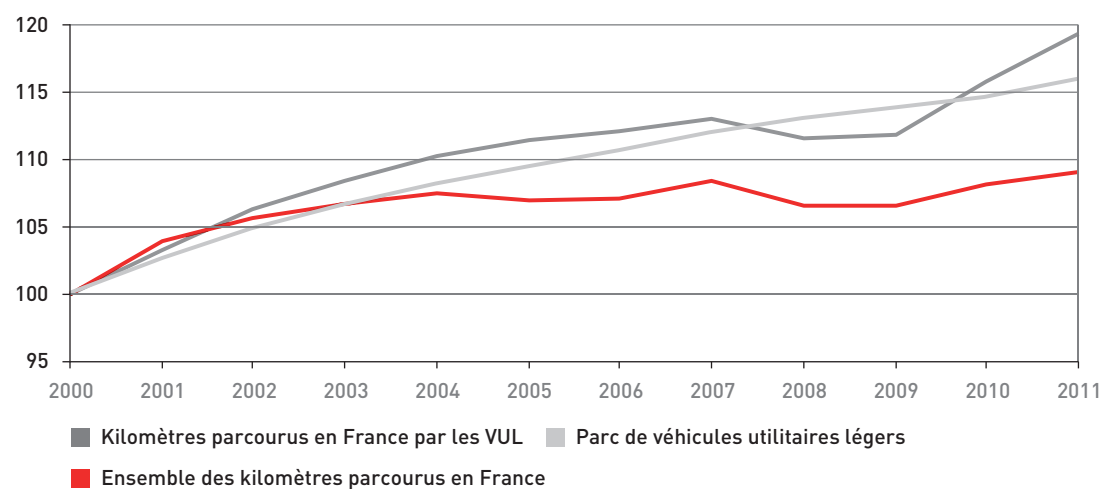
En 2000, il n'était que de 5,062 millions soit 15,1 % du parc total.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÉTRAGES PARCOURUS PAR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

| Année                 | VU                            |  | Kilomètre parcourus pour l'ensemble des véhicules |
|-----------------------|-------------------------------|--|---|
|                       | Parc en milliers de véhicules | Kilomètre parcourus en France (en milliards de km) |   |
| 2000                  | 5 062                         | 82,4   | 518,2   |
| 2001                  | 5 201                         | 85,1   | 539   |
| 2002                  | 5 317                         | 87,6   | 547,8   |
| 2003                  | 5 405                         | 89,3   | 552,7   |
| 2004                  | 5 482                         | 90,8   | 557,1   |
| 2005                  | 5 549                         | 91,8   | 554,3   |
| 2006                  | 5 611                         | 92,4   | 555,2   |
| 2007                  | 5 679                         | 93   | 561,6   |
| 2008                  | 5 731                         | 91,9   | 552,7   |
| 2009                  | 5 766                         | 92,2   | 552,2   |
| 2010                  | 5 810                         | 95,4   | 560,4   |
| 2011                  | 5 869                         | 98,3   | 565   |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>1 %</b>                    | <b>3 %</b>   | <b>0,8 %</b>                                      |

Les parcours des véhicules utilitaires légers immatriculés à l'étranger sont estimés par répartition des parcours des véhicules légers étrangers au prorata des parcours des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers.

↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION DES VU (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires est de 98,3 milliards en 2011, soit 17 % de l'ensemble des kilomètres parcourus sur le territoire français (y compris les véhicules immatriculés à l'étranger). L'évolution de 2011 par rapport à 2010 est de +3 %.

En 2000, les véhicules utilitaires ont parcouru 82,4 milliards de kilomètres soit 16 % des kilomètres totaux.

Les parcours des véhicules utilitaires progressent de près de 20 % depuis 2000 alors que les kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules n'évoluent que de 10 % environ et est stable depuis 2004.

#### Bilan général de l'accidentalité des VU

En 2011, 8,5 % des accidents corporels ont impliqué un véhicule utilitaire (5 512 accidents pour 65 024 accidents corporels de la circulation). Les personnes tuées dans un véhicule utilitaire représentent 3,4 % de la mortalité routière (134 personnes tuées parmi les 3 963 personnes tuées sur les routes). Ces parts sont en hausse comparativement à 2006, elles étaient respectivement de 8,9 % et 3,7 % en 2010, soit une hausse de 7,3 % pour les accidents corporels et 2,5 % pour la mortalité.

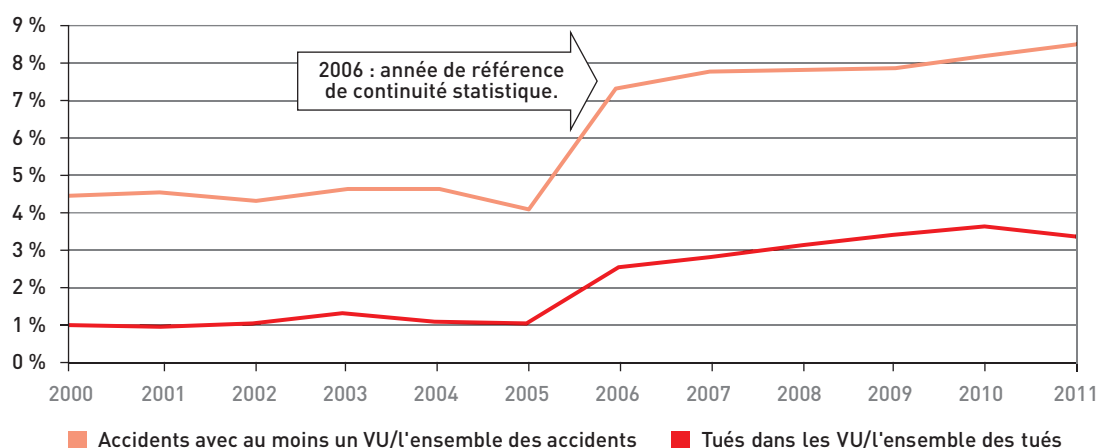
#### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Nb de véhicules dans les accidents corporels | Personnes tuées | Blessés        | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|--|-----------------|----------------|---------------------------|
| 2000                  | 5 533               | ND                     | 5 788  | 80              | 2 178          | ND                        |
| 2001                  | 5 420               | ND                     | 5 691  | 80              | 2 078          | ND                        |
| 2002                  | 4 655               | ND                     | 4 897  | 81              | 1 903          | ND                        |
| 2003                  | 4 259               | ND                     | 4 466  | 80              | 1 621          | ND                        |
| 2004                  | 4 035               | ND                     | 4 219  | 62              | 1 336          | ND                        |
| 2005                  | 3 528               | 193                    | 3 698  | 56              | 1 205          | 379                       |
| 2006                  | 5 848               | 354                    | 6 259  | 120             | 2 505          | 1 052                     |
| 2007                  | 6 378               | 395                    | 6 805  | 131             | 2 614          | 981                       |
| 2008                  | 5 894               | 363                    | 6 313  | 135             | 2 486          | 981                       |
| 2009                  | 5 762               | 410                    | 6 152  | 145             | 2 321          | 894                       |
| 2010                  | 5 574               | 392                    | 5 974  | 146             | 2 386          | 921                       |
| 2011                  | 5 512               | 385                    | 5 958  | 134             | 2 182          | 807                       |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 1,1 %</b>      | <b>- 1,8 %</b>         | <b>- 0,3 %</b>                               | <b>- 8,2 %</b>  | <b>- 8,5 %</b> | <b>- 12,4 %</b>           |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2006, les baisses de l'accidentalité des véhicules utilitaires (- 12 % pour les tués et - 5,7 % pour les accidents) sont inférieures à celles de l'accidentalité en général (- 16 % pour les tués et - 19 % pour les accidents). Toutefois, par rapport à 2010, l'année 2011 affiche une tendance baissière de la mortalité plus favorable pour les véhicules utilitaires au regard de la stabilité de la mortalité d'ensemble.

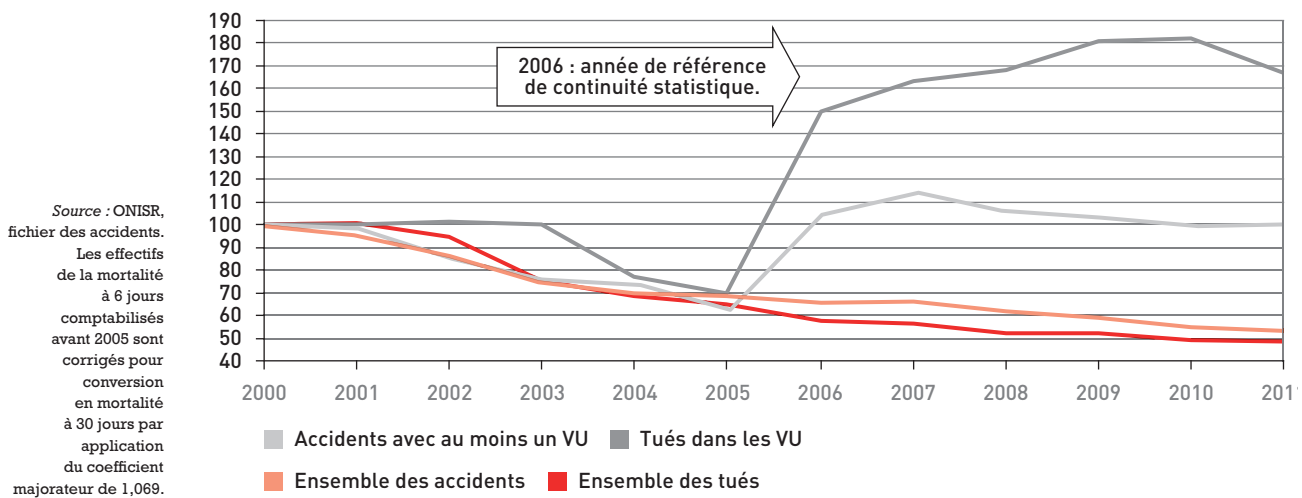
#### ↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE VU ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)

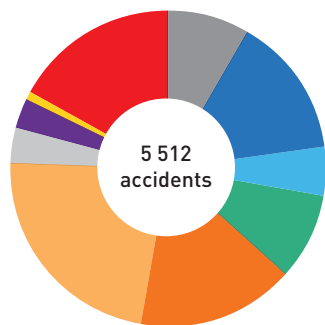


*Les antagonistes des véhicules utilitaires*

En 2011, les véhicules utilitaires sont majoritairement accidentés en collision avec une voiture de tourisme (23 % des accidents corporels impliquant au moins un véhicule utilitaire) puis avec des deux-roues motorisés (ensemble 25 %, dont 16 % pour les motocyclettes et 9 % pour les cyclomoteurs). Les piétons sont également très concernés à hauteur de 15 %. Les personnes tuées dans les véhicules utilitaires le sont principalement lorsque ces véhicules sont sans tiers (43 %) et à un niveau moindre en conflit avec un véhicule lourd<sup>46</sup> (17 %) ou avec une voiture de tourisme (15 %).

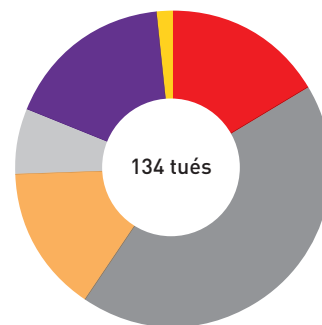
Ces parts d'usagers en collision avec les véhicules utilitaires sont très semblables à celles rencontrées pour les voitures de tourisme.

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC VU SELON L'ANTAGONISTE



- VU seul 8,6 %
- Contre piéton 14,5 %
- Contre vélo 5 %
- Contre cyclo 9 %
- Contre moto 16,3 %
- Contre VT 23,1 %
- 2 VU 3,6 %
- Contre PL-TC 3,2 %
- Contre autre 0,8 %
- Multicollisions 16,9 %

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DANS UN VU SELON L'ANTAGONISTE



- Multicollisions 16,4 %
- VU seul 43,3 %
- Contre VT 14,9 %
- 2 VU 6,7 %
- Contre PL-TC 17,2 %
- Contre autre 1,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>46</sup> Poids lourd ou véhicule de transport en commun.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE  
SELON L'ANTAGONISTE

|                 | Accidents corporels |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|-----------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                 | 2000                | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         |
| VU seul         | 381                 | 386          | 338          | 324          | 232          | 212          | 571          | 579          | 552          | 537          | 539          | 473          |
| Contre piéton   | 681                 | 641          | 571          | 547          | 511          | 498          | 687          | 787          | 724          | 716          | 737          | 797          |
| Contre vélo     | 151                 | 167          | 137          | 178          | 164          | 134          | 227          | 276          | 273          | 251          | 234          | 250          |
| Contre cyclo    | 491                 | 497          | 395          | 450          | 446          | 348          | 596          | 678          | 640          | 637          | 539          | 475          |
| Contre moto     | 668                 | 728          | 552          | 512          | 574          | 575          | 843          | 962          | 884          | 910          | 830          | 897          |
| Contre VT       | 1 830               | 1 764        | 1 513        | 1 272        | 1 212        | 1 011        | 1 541        | 1 626        | 1 440        | 1 400        | 1 408        | 1 271        |
| 2 VU            | 112                 | 112          | 102          | 84           | 73           | 74           | 172          | 215          | 196          | 175          | 201          | 199          |
| Contre PL-TC    | 201                 | 200          | 194          | 149          | 121          | 118          | 228          | 253          | 222          | 173          | 189          | 176          |
| Contre autre    | 19                  | 24           | 23           | 19           | 19           | 15           | 43           | 60           | 61           | 42           | 41           | 43           |
| Multicollisions | 999                 | 901          | 830          | 724          | 683          | 543          | 940          | 942          | 902          | 921          | 856          | 931          |
| <b>Total</b>    | <b>5 533</b>        | <b>5 420</b> | <b>4 655</b> | <b>4 259</b> | <b>4 035</b> | <b>3 528</b> | <b>5 848</b> | <b>6 378</b> | <b>5 894</b> | <b>5 762</b> | <b>5 574</b> | <b>5 512</b> |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DANS UN VÉHICULE UTILITAIRE

|                             | Personnes tuées |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|-----------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                             | 2000            | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          |
| VU seul                     | 23              | 38            | 32            | 30            | 19            | 17            | 59            | 58            | 61            | 86            | 78            | 58            |
| Contre piéton               | 0               | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Contre vélo                 | 0               | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Contre cyclo                | 0               | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Contre moto                 | 0               | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 2             | 0             | 0             | 2             | 0             | 0             |
| Contre VT                   | 16              | 11            | 13            | 12            | 5             | 10            | 15            | 17            | 18            | 15            | 20            | 20            |
| 2 VU                        | 1               | 6             | 2             | 4             | 3             | 0             | 2             | 6             | 8             | 10            | 8             | 9             |
| Contre PL-TC                | 14              | 10            | 16            | 14            | 18            | 17            | 23            | 39            | 31            | 20            | 23            | 23            |
| Contre autre                | 1               | 3             | 0             | 2             | 2             | 2             | 2             | 1             | 3             | 0             | 0             | 2             |
| Multicollisions             | 20              | 7             | 13            | 13            | 11            | 10            | 17            | 10            | 14            | 12            | 17            | 22            |
| <b>Total</b>                | <b>75</b>       | <b>75</b>     | <b>76</b>     | <b>75</b>     | <b>58</b>     | <b>56</b>     | <b>120</b>    | <b>131</b>    | <b>135</b>    | <b>145</b>    | <b>146</b>    | <b>134</b>    |
| <b>Mortalité solo</b>       | <b>30,7 %</b>   | <b>50,7 %</b> | <b>42,1 %</b> | <b>40 %</b>   | <b>32,8 %</b> | <b>30,4 %</b> | <b>49,2 %</b> | <b>44,3 %</b> | <b>45,2 %</b> | <b>59,3 %</b> | <b>53,4 %</b> | <b>43,3 %</b> |
| <b>Vulnérabilité en duo</b> | <b>16,1 %</b>   | <b>12,9 %</b> | <b>13,8 %</b> | <b>16,7 %</b> | <b>19,4 %</b> | <b>19,9 %</b> | <b>17,9 %</b> | <b>22 %</b>   | <b>21,1 %</b> | <b>16,3 %</b> | <b>19,3 %</b> | <b>20,5 %</b> |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.  
Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2006, le nombre de collisions corporelles<sup>47</sup> des véhicules utilitaires contre les usagers vulnérables est à la hausse (+ 16 % avec les piétons, + 10 % contre les cyclistes et + 6 % contre les motocyclistes). À l'opposé, les collisions avec les voitures de tourisme et les véhicules lourds (poids lourds et véhicules de transport en commun) bénéficient d'une baisse (respectivement - 18 % et - 23 %).

<sup>47</sup> Constituant des accidents corporels, mortels ou non ; donc ayant fait au moins une victime, blessée ou tuée.

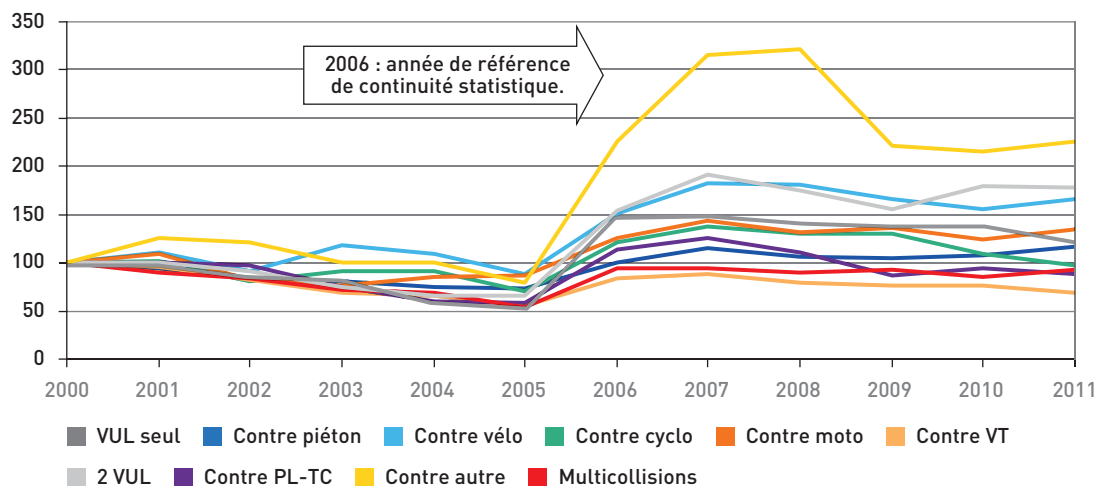
En 2011, la baisse des accidents corporels avec au moins un véhicule utilitaire n'est que de - 1 % par rapport à 2010. Elle est principalement du fait de la baisse des collisions avec les cyclomotoristes (- 12 %) qui correspond au déclin de ce mode de déplacement.

La mortalité dans les véhicules utilitaires ne baisse pas depuis 2006. Elle augmente de manière importante contre les voitures de tourisme (+ 33 %) et dans les multi-collisions (+ 29 %). En 2011, la mortalité sans tiers a chuté fortement passant de 53 % en 2010 à 43 % en 2011 pour atteindre son niveau le plus bas sur la période 2006-2011.

L'indice de vulnérabilité des utilisateurs de véhicules utilitaires (à savoir : dans une collision mortelle impliquant deux véhicules dont au moins un VU, la part de décès de l'utilisateur du VU ainsi que le ratio des [personnes tuées dans un VU] sur [les personnes tuées dans l'accidents avec VU] est en hausse par rapport à 2006 de + 3 points supplémentaires.

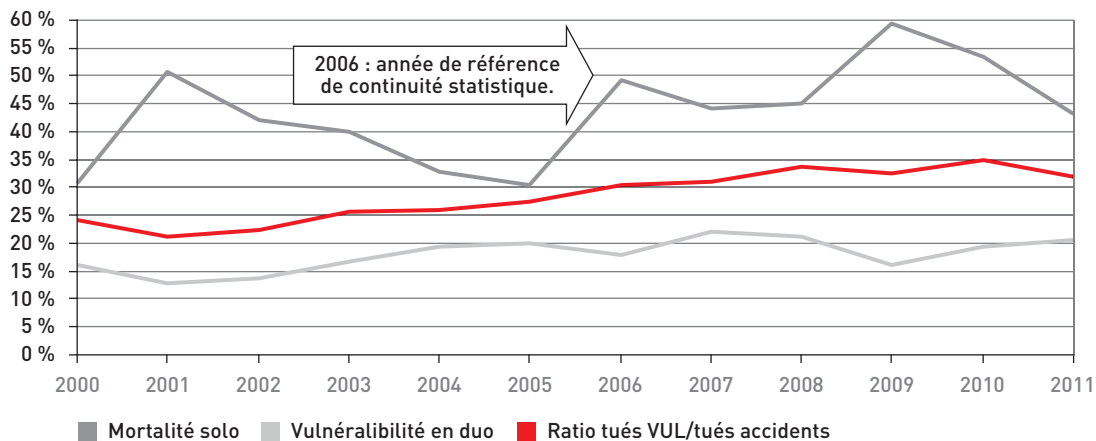
On notera que ce pourcentage est plus de deux fois inférieur à celui des voitures de tourisme (52 %) traduisant l'effet de la masse des véhicules. Dans les accidents avec des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes), ce même indice tombe à 9 % en 2011 soit pour un tué dans un véhicule utilitaire pour 9 tués usagers vulnérables.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES VU DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ LES TROIS INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ DES VU

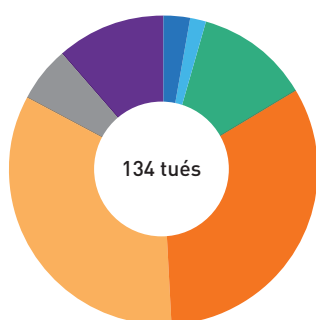
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2006 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Classes d'âge des victimes dans les VU – conducteurs et passagers

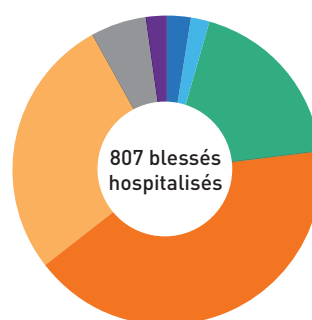
En 2011, 67 % des personnes tuées dans un véhicule utilitaire ont entre 25-44 ans et 45-64 ans (respectivement 33 % et 34 %) et 42 % des blessés hospitalisés ont entre 25-44 ans. Cette répartition des personnes tuées différente de celle des voitures de tourisme traduit l'usage prédominant des véhicules utilitaires pour des besoins professionnels sans pour autant qu'il soit possible de faire cette distinction avec les véhicules de location.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN VU PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 3%  
 15-17 ans 1,5%  
 18-24 ans 11,9%  
 25-44 ans 32,8%  
 45-64 ans 33,6%  
 65-74 ans 6%  
 75 ans et + 11,2%

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS DANS LES VU PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 2,6%  
 15-17 ans 2,1%  
 18-24 ans 18,5%  
 25-44 ans 41,4%  
 45-64 ans 27,6%  
 65-74 ans 5,7%  
 75 ans et + 2,1%

Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon les tranches d'âge, depuis 2006, les tués dans les véhicules utilitaires évoluent globalement à la hausse, exception faite des moins de 18 ans et des 25-44 ans qui sont stables. Les hausses, en valeur absolue, sont toutefois limitées avec au maximum + 13 personnes tuées pour les 75 ans et plus.

Par rapport à 2010, seules les personnes tuées dans les véhicules utilitaires de 75 ans et plus ont enregistré une augmentation significative (+ 15,4 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DANS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON LA CLASSE D'ÂGE

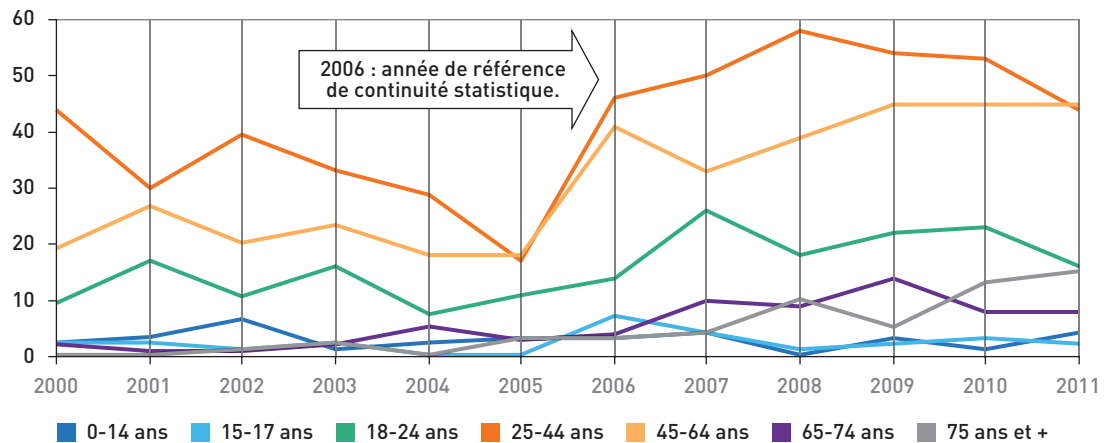
| Année          | Personnes tuées |          |           |           |           |           |           |             |       | Blessés hospitalisés |          |           |           |           |           |           |             |        |
|----------------|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|----------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|--------|
|                | Inc.            | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total | Inc.                 | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total  |
| 2000           | 1               | 2        | 2         | 10        | 44        | 19        | 2         | 0           | 80    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND     |
| 2001           | 0               | 3        | 2         | 17        | 30        | 27        | 1         | 0           | 80    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND     |
| 2002           | 1               | 6        | 1         | 11        | 40        | 20        | 1         | 1           | 81    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND     |
| 2003           | 0               | 1        | 2         | 16        | 33        | 24        | 2         | 2           | 80    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND     |
| 2004           | 0               | 2        | 0         | 7         | 29        | 18        | 5         | 0           | 62    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND     |
| 2005           | 1               | 3        | 0         | 11        | 17        | 18        | 3         | 3           | 56    | 7                    | 15       | 8         | 60        | 160       | 106       | 17        | 6           | 379    |
| 2006           | 3               | 7        | 14        | 46        | 41        | 4         | 3         | 120         | 87    | 7                    | 48       | 34        | 206       | 437       | 253       | 46        | 21          | 1 052  |
| 2007           | 0               | 4        | 4         | 26        | 50        | 33        | 10        | 4           | 131   | 6                    | 27       | 25        | 181       | 418       | 265       | 35        | 24          | 981    |
| 2008           | 0               | 0        | 1         | 18        | 58        | 39        | 9         | 10          | 135   | 0                    | 44       | 25        | 185       | 436       | 234       | 30        | 27          | 981    |
| 2009           | 0               | 3        | 2         | 22        | 54        | 45        | 14        | 5           | 145   | 0                    | 18       | 24        | 181       | 373       | 234       | 25        | 39          | 894    |
| 2010           | 0               | 1        | 3         | 23        | 53        | 45        | 8         | 13          | 146   | 0                    | 1        | 3         | 23        | 53        | 45        | 8         | 13          | 146    |
| 2011           | 0               | 4        | 2         | 16        | 44        | 45        | 8         | 15          | 134   | 0                    | 4        | 2         | 16        | 44        | 45        | 8         | 15          | 134    |
| Var. 2011/2010 | ND              | NS       | NS        | -30,4%    | -17%      | 0%        | 0%        | 15,4%       | -8,2% | NS                   | 0%       | -37%      | -26,2%    | -8,5%     | -7,1%     | 35,3%     | -43,3%      | -12,4% |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les personnes tuées dans les véhicules utilitaires sont pour l'essentiel des conducteurs (74 % des tués en 2011 contre 26 % pour les passagers). Depuis 2006, la part des tués conducteurs connaît une tendance à la hausse passant ainsi de 72 % en 2006 à 83 % en 2008 puis à 74 % en 2011.

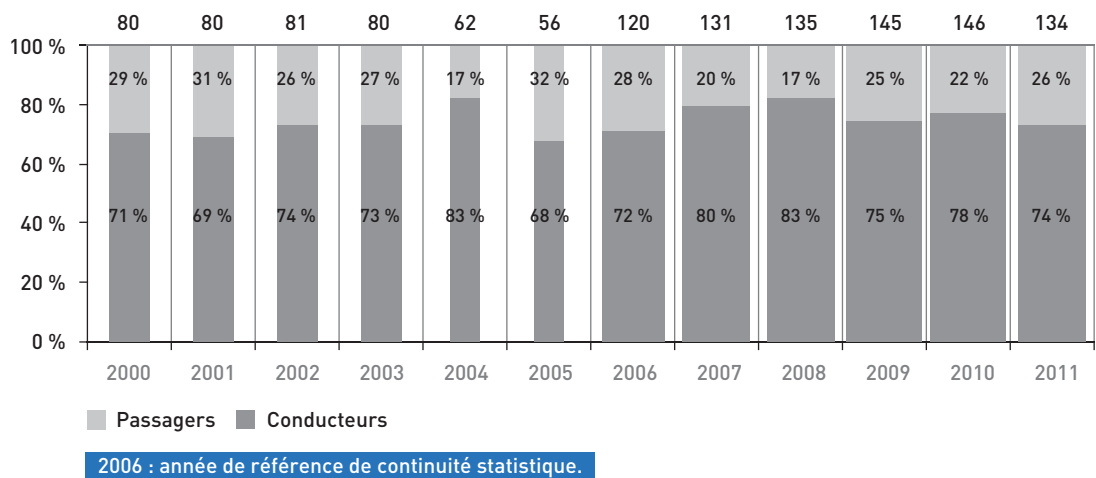
Alors que le nombre de places disponibles est plus réduit dans les véhicules utilitaires légers (classiquement ces véhicules disposent de deux places pour les camionnettes et de trois places pour les fourgons), la part des passagers tués (26 % en 2011) n'est que légèrement inférieure à celle des voitures de tourisme (28 %) qui comportent généralement cinq places et plus.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UN VU PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UN VU SELON LA PLACE OCCUPÉE

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



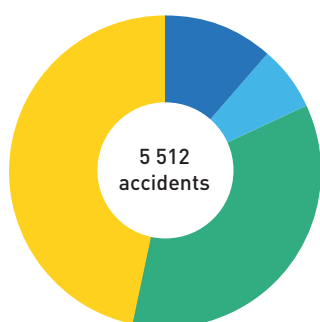
*L'accidentalité des véhicules utilitaires par type de route*<sup>48</sup>

En 2011, les accidents corporels impliquant au moins un véhicule utilitaire surviennent majoritairement sur les voies communales (47 %) et les routes départementales (35 %).

La mortalité dans les véhicules utilitaires est semblable à celle, toutes catégories confondues, concernant le réseau routier départemental. Par contre, les personnes tuées sont présentes pour près de 24 % sur le réseau routier national (les autoroutes et les routes nationales) contre 16 % pour l'ensemble des catégories.

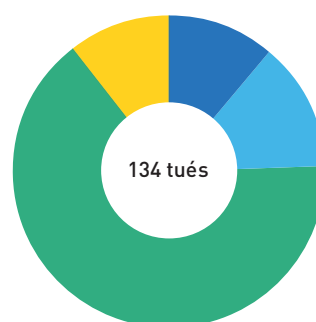
<sup>48</sup> Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès. La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005-2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux débute à partir de l'année 2007.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VU PAR TYPE DE ROUTE



■ Autoroutes 11,5 % ■ RN 6,8 %  
■ RD 35,3 % ■ VC et autres 46,4 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS LES VU PAR TYPE DE ROUTE



■ Autoroutes 11,2 % ■ RN 13,4 %  
■ RD 64,9 % ■ VC et autres 10,4 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2007, la mortalité dans un véhicule utilitaire a augmenté de + 29 % sur les routes nationales (mais seulement + 4 tués) contre + 7,4 % pour les routes départementales (soit + 7 tués). Dans le même temps, les progrès constatés sur les autoroutes sont de – 32 %. La mortalité sur les voies communales et les autres voies est stable.

Par rapport à 2010, les personnes tuées dans les véhicules utilitaires sont en baisse sur les routes nationales et départementales, mais en hausse sur les autoroutes (+ 5 tués) et sur les voies communales (+ 4 tués).

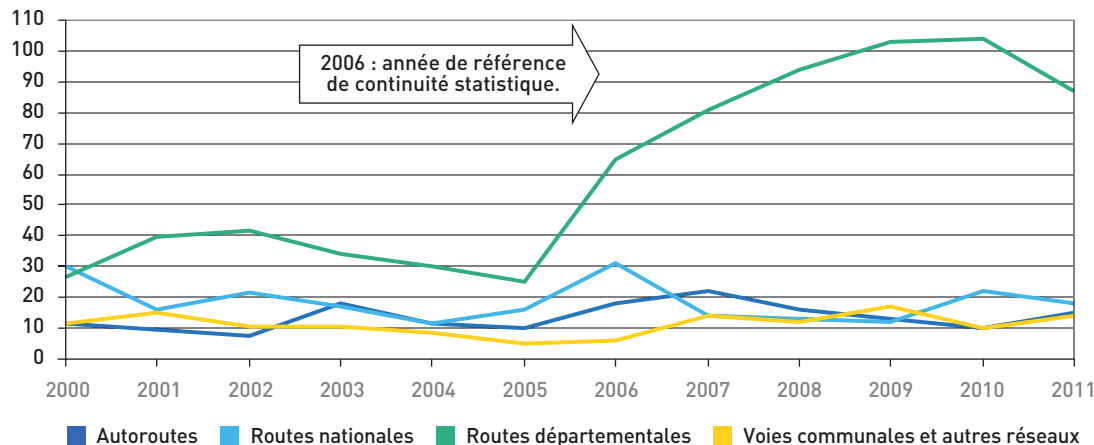
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE PAR TYPE DE ROUTE

| Année          | Autoroutes          |                 |                      | RN                  |                 |                      | RD                  |                 |                      | Voies communales et autres |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels        | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 465                 | 12              | ND                   | 844                 | 30              | ND                   | 1 344               | 27              | ND                   | 2 880                      | 12              | ND                   | 5 533               | 80              | ND                   |
| 2001           | 460                 | 10              | ND                   | 789                 | 16              | ND                   | 1 339               | 40              | ND                   | 2 832                      | 15              | ND                   | 5 420               | 80              | ND                   |
| 2002           | 444                 | 7               | ND                   | 685                 | 21              | ND                   | 1 158               | 42              | ND                   | 2 368                      | 11              | ND                   | 4 655               | 81              | ND                   |
| 2003           | 377                 | 18              | ND                   | 664                 | 17              | ND                   | 1 098               | 34              | ND                   | 2 120                      | 11              | ND                   | 4 259               | 80              | ND                   |
| 2004           | 312                 | 12              | ND                   | 560                 | 12              | ND                   | 912                 | 30              | ND                   | 2 251                      | 9               | ND                   | 4 035               | 62              | ND                   |
| 2005           | 342                 | 10              | 83                   | 467                 | 16              | 83                   | 801                 | 25              | 127                  | 1 918                      | 5               | 86                   | 3 528               | 56              | 379                  |
| 2006           | 623                 | 18              | 168                  | 691                 | 31              | 170                  | 1 784               | 65              | 579                  | 2 750                      | 6               | 135                  | 5 848               | 120             | 1 052                |
| 2007           | 714                 | 22              | 160                  | 625                 | 14              | 116                  | 2 123               | 81              | 583                  | 2 916                      | 14              | 122                  | 6 378               | 131             | 981                  |
| 2008           | 582                 | 16              | 147                  | 516                 | 13              | 91                   | 2 052               | 94              | 616                  | 2 744                      | 12              | 127                  | 5 894               | 135             | 981                  |
| 2009           | 544                 | 13              | 134                  | 449                 | 12              | 95                   | 2 121               | 103             | 553                  | 2 648                      | 17              | 112                  | 5 762               | 145             | 894                  |
| 2010           | 611                 | 10              | 157                  | 410                 | 22              | 80                   | 2 015               | 104             | 563                  | 2 538                      | 10              | 121                  | 5 574               | 146             | 921                  |
| 2011           | 633                 | 15              | 127                  | 377                 | 18              | 54                   | 1 946               | 87              | 514                  | 2 556                      | 14              | 112                  | 5 512               | 134             | 807                  |
| Var. 2011/2010 | 3,6 %               | 50 %            | -19,1 %              | -8 %                | NS              | -32,5 %              | -3,4 %              | -16,3 %         | -8,7 %               | 0,7 %                      | 40 %            | -7,4 %               | -1,1 %              | -8,2 %          | -12,4 %              |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES TUÉS DANS UN VU PAR TYPE DE ROUTE

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



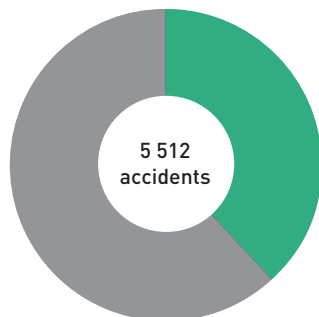
Les véhicules utilitaires légers et les milieux (agglomérations<sup>49</sup> versus rase campagne<sup>50</sup>)

Comme pour l'ensemble des accidents, ceux impliquant un véhicule utilitaire se déroulent plus généralement en milieu urbain alors que les personnes tuées sont concentrées en rase campagne.

En 2011, 63 % des accidents corporels avec un véhicule utilitaire ont eu lieu en milieu urbain alors que et 93 % des décès dans un véhicule utilitaire léger sont intervenus en rase campagne.

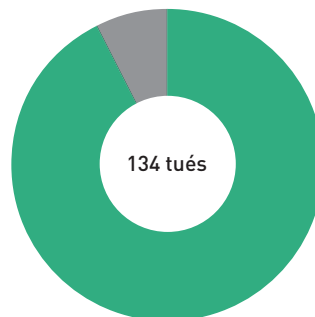
Par comparaison, pour les voitures de tourisme, ces parts sont respectivement de 69 % et 87 %.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VU SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 38,3 % ■ Milieu urbain 61,7 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN VU SELON LE MILIEU



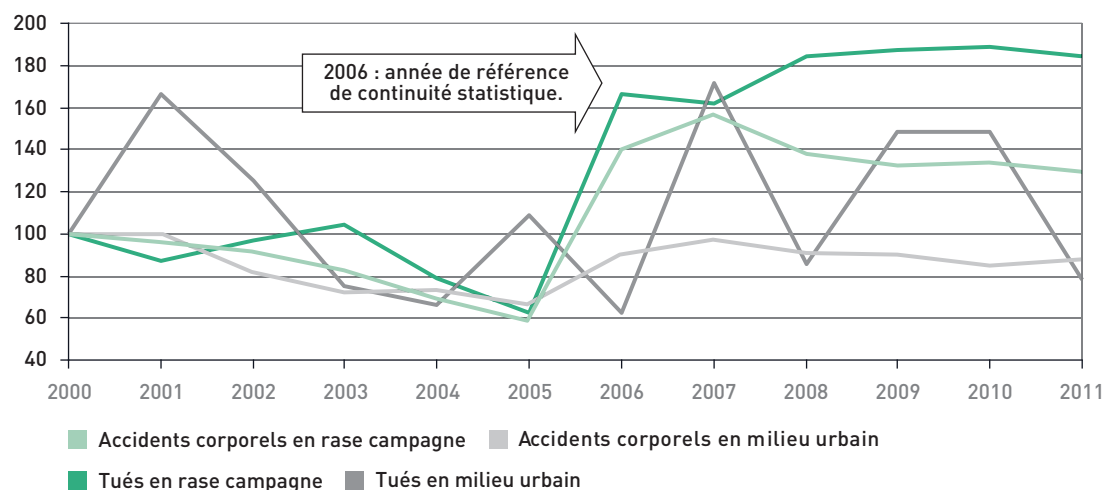
■ Rase campagne 92,5 % ■ Milieu urbain 7,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>49</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

<sup>50</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

## ↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DANS UN VU SELON LE MILIEU (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2006, les accidents corporels avec au moins un véhicule utilitaire sont en baisse de - 7 % en rase campagne et de - 5 % en milieu urbain.

Avec des variations très erratiques depuis 2006, la mortalité dans un véhicule utilitaire en milieu urbain est en très légère hausse (+ 2 tués). En rase campagne, les décès dans les véhicules utilitaires augmentent de + 11 %, alors qu'ils diminuent de - 15 % toutes catégories d'usagers confondus.

L'année 2011 connaît une baisse marquée (- 48 % mais, - 9 tués seulement).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON LE MILIEU

| Année       | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|             | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000        | 1 631               | 67              | ND                   | 3 902               | 13              | ND                   | 5 533               | 80              | ND                   |
| 2001        | 1 558               | 59              | ND                   | 3 862               | 21              | ND                   | 5 420               | 80              | ND                   |
| 2002        | 1 480               | 65              | ND                   | 3 175               | 16              | ND                   | 4 655               | 81              | ND                   |
| 2003        | 1 379               | 71              | ND                   | 2 880               | 10              | ND                   | 4 259               | 80              | ND                   |
| 2004        | 1 153               | 53              | ND                   | 2 882               | 9               | ND                   | 4 035               | 62              | ND                   |
| 2005        | 971                 | 42              | 241                  | 2 557               | 14              | 138                  | 3 528               | 56              | 379                  |
| 2006        | 2 269               | 112             | 808                  | 3 579               | 8               | 244                  | 5 848               | 120             | 1 052                |
| 2007        | 2 556               | 109             | 765                  | 3 822               | 22              | 216                  | 6 378               | 131             | 981                  |
| 2008        | 2 273               | 124             | 771                  | 3 621               | 11              | 210                  | 5 894               | 135             | 981                  |
| 2009        | 2 172               | 126             | 703                  | 3 590               | 19              | 191                  | 5 762               | 145             | 894                  |
| 2010        | 2 207               | 127             | 736                  | 3 367               | 19              | 185                  | 5 574               | 146             | 921                  |
| 2011        | 2 113               | 124             | 655                  | 3 399               | 10              | 152                  | 5 512               | 134             | 807                  |
| <b>Var.</b> |                     |                 |                      |                     |                 |                      |                     |                 |                      |
| 2011/2010   | - 4,3 %             | - 2,4 %         | - 11 %               | 1 %                 | - 47,4 %        | - 17,8 %             | - 1,1 %             | - 8,2 %         | - 12,4 %             |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

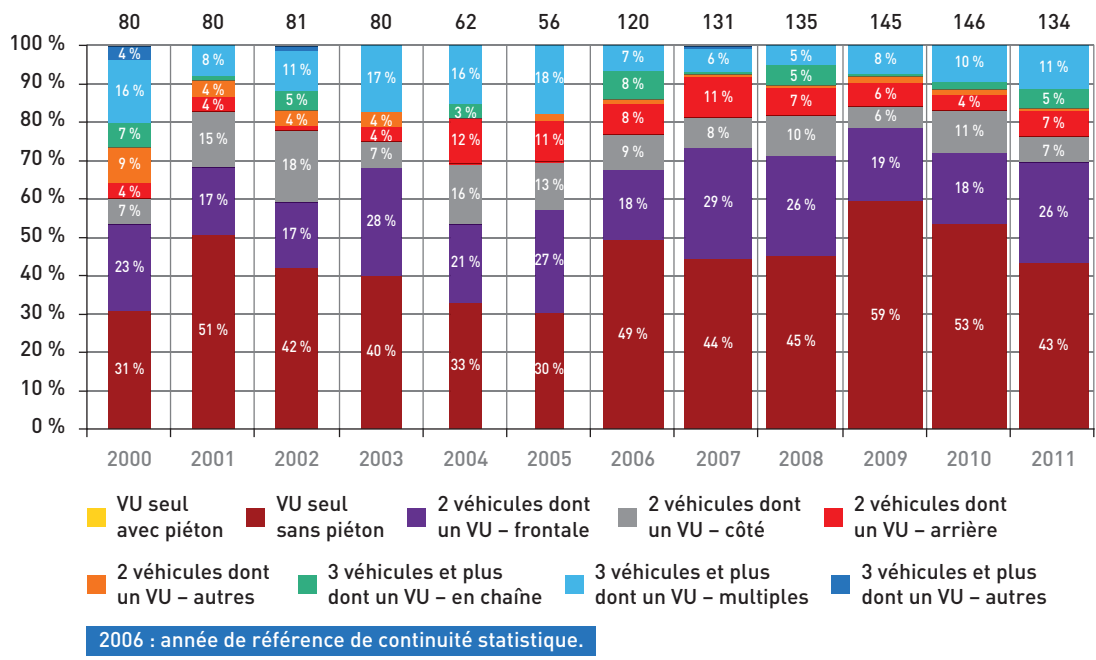


Les véhicules utilitaires légers – Collisions et obstacles

En 2011, 43 % des décès dans un véhicule utilitaire résultent d'accidents sans tiers. Viennent ensuite les collisions frontales avec 26 % puis les collisions multiples avec 11 %.

Depuis 2006, la mortalité dans les collisions frontales et les collisions multiples sont en hausse (respectivement + 13 et + 7 personnes tuées). L'année 2011 confirme cette tendance.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UN VU SELON LES TYPES DE COLLISIONS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

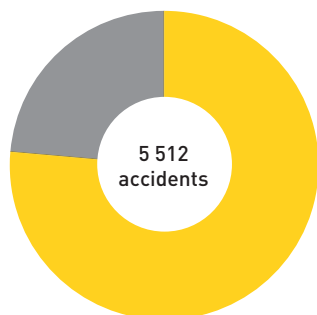
Les effectifs de personnes tuées dans les véhicules utilitaires dans les accidents avec choc contre obstacles ne sont pas assez conséquents pour analyser avec pertinence cette thématique et enregistrer des tendances. Cette rubrique n'est donc pas traitée pour cette catégorie spécifique d'utilisateurs.

Les véhicules utilitaires et la luminosité (jour versus nuit)

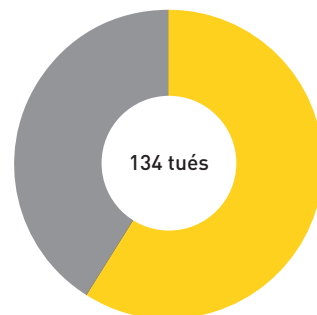
En 2011, les accidents corporels avec au moins un véhicule utilitaire se sont déroulés pour plus des 3/4 de jour (76 %). 41 % de la mortalité dans un véhicule utilitaire est observée le jour.

Ces distributions sont quasi-équivalentes à l'ensemble des catégories d'utilisateurs, ce qui laisse perplexes s'agissant a priori d'une activité professionnelle qui est réduite la nuit.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VU SELON LA LUMINOSITÉ

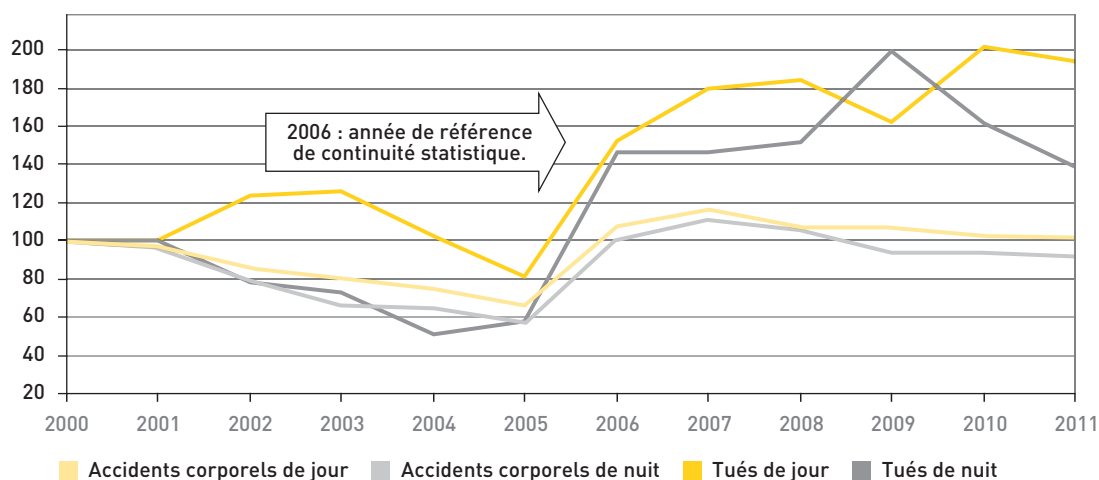


↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN VU SELON LA LUMINOSITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES VU : JOUR VERSUS NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Tournés vers une utilisation plutôt professionnelle, les parcours réalisés avec des véhicules utilitaires ont lieu plus généralement le jour.

Depuis 2006, les accidents avec un véhicule utilitaire, qu'ils soient de jour ou de nuit, ont progressé à l'identique (- 6 % environ pour les deux situations).

La mortalité dans un véhicule utilitaire augmente le jour (+ 27 % entre 2006 et 2011). À l'inverse, elle a légèrement baissé la nuit (- 5,1 %) depuis la réduction des décès amorcée depuis 2010 et confirmée en 2011.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON LA LUMINOSITÉ

| Année       | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|             | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000        | 4 118               | 41              | ND                   | 1 415               | 40              | ND                   | 5 533               | 80              | ND                   |
| 2001        | 4 041               | 41              | ND                   | 1 379               | 40              | ND                   | 5 420               | 80              | ND                   |
| 2002        | 3 536               | 50              | ND                   | 1 119               | 31              | ND                   | 4 655               | 81              | ND                   |
| 2003        | 3 322               | 51              | ND                   | 937                 | 29              | ND                   | 4 259               | 80              | ND                   |
| 2004        | 3 108               | 42              | ND                   | 927                 | 20              | ND                   | 4 035               | 62              | ND                   |
| 2005        | 2 724               | 33              | 256                  | 804                 | 23              | 123                  | 3 528               | 56              | 379                  |
| 2006        | 4 427               | 62              | 673                  | 1 421               | 58              | 379                  | 5 848               | 120             | 1 052                |
| 2007        | 4 799               | 73              | 612                  | 1 579               | 58              | 369                  | 6 378               | 131             | 981                  |
| 2008        | 4 394               | 75              | 608                  | 1 500               | 60              | 373                  | 5 894               | 135             | 981                  |
| 2009        | 4 433               | 66              | 579                  | 1 329               | 79              | 315                  | 5 762               | 145             | 894                  |
| 2010        | 4 241               | 82              | 591                  | 1 333               | 64              | 330                  | 5 574               | 146             | 921                  |
| 2011        | 4 209               | 79              | 507                  | 1 303               | 55              | 300                  | 5 512               | 134             | 807                  |
| <b>Var.</b> |                     |                 |                      |                     |                 |                      |                     |                 |                      |
| 2011/2010   | - 0,8 %             | - 3,7 %         | - 14,2 %             | - 2,3 %             | - 14,1 %        | - 9,1 %              | - 1,1 %             | - 8,2 %         | - 12,4 %             |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

*Les véhicules utilitaires – Mois, jours et heures*

La saisonnalité des accidents corporels avec un véhicule utilitaire léger est plutôt stable sur la période 2006-2011 avec un premier semestre en hausse, une baisse importante en août et un nouveau pic en octobre.

Avec des effectifs plus réduits, le cycle de la mortalité connaît des variations mensuelles élevées et opposées.

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 6,5 % au minimum (février avec 376 accidents en moyenne) pour atteindre 10 % au maximum (octobre, avec 581 accidents en moyenne).

La part de la mortalité est maximale en octobre (12 % en moyenne, soit 13 tués).

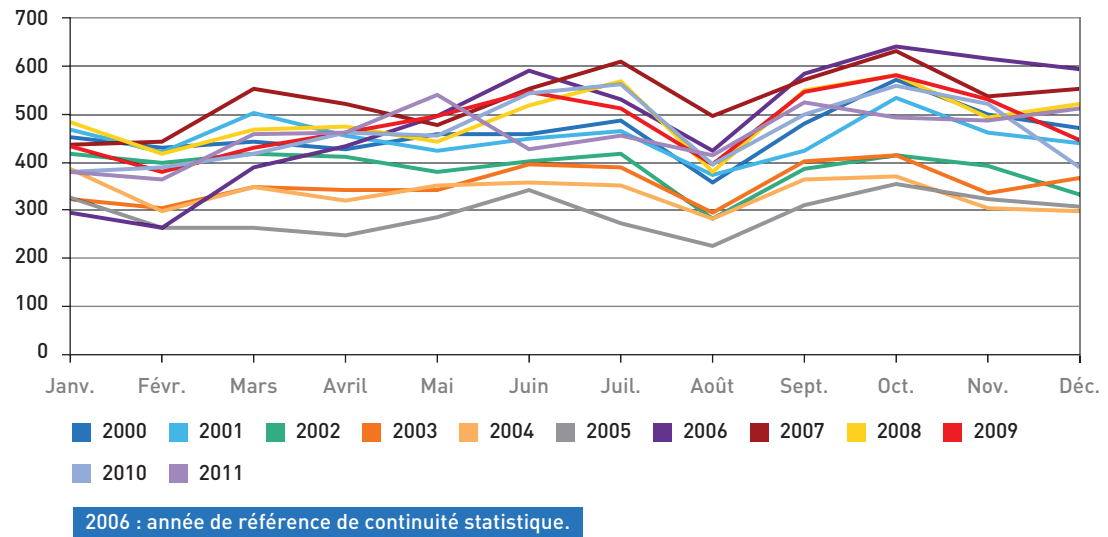
En 2011, janvier et février enregistrent un nombre d'accidents très faible (respectivement 379 et 364 accidents), le pic habituel de juin est limité (427 accidents). En fin d'année, les mois d'octobre et novembre sont homogènes et connaissent un nombre d'accidents élevé (respectivement 494 et 485 accidents). Les mois de septembre et décembre sont les plus élevés (525 et 511 accidents). Le mois d'août, avec 413 accidents seulement, enregistre le plus grand nombre de décès dans un véhicule utilitaire de l'année (18 tués).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON LE MOIS

| Année             |                     | Janv.    | Févr.    | Mars    | Avril  | Mai      | Juin     | Juil.  | Août   | Sept.  | Oct.     | Nov.     | Déc.   |
|-------------------|---------------------|----------|----------|---------|--------|----------|----------|--------|--------|--------|----------|----------|--------|
| 2000              | Accidents corporels | 451      | 431      | 444     | 428    | 458      | 457      | 485    | 357    | 480    | 572      | 498      | 472    |
|                   | Personnes tuées     | 9        | 5        | 4       | 11     | 5        | 6        | 10     | 4      | 7      | 10       | 2        | 6      |
| 2001              | Accidents corporels | 469      | 420      | 503     | 456    | 425      | 450      | 466    | 374    | 424    | 534      | 460      | 439    |
|                   | Personnes tuées     | 7        | 4        | 5       | 7      | 5        | 9        | 12     | 3      | 4      | 6        | 7        | 9      |
| 2002              | Accidents corporels | 418      | 400      | 416     | 410    | 381      | 403      | 419    | 281    | 387    | 413      | 393      | 334    |
|                   | Personnes tuées     | 5        | 9        | 5       | 9      | 7        | 2        | 6      | 11     | 5      | 10       | 11       | 1      |
| 2003              | Accidents corporels | 324      | 303      | 350     | 341    | 342      | 395      | 390    | 295    | 402    | 413      | 336      | 368    |
|                   | Personnes tuées     | 6        | 4        | 6       | 2      | 15       | 9        | 6      | 6      | 7      | 6        | 6        | 4      |
| 2004              | Accidents corporels | 386      | 299      | 348     | 320    | 352      | 357      | 353    | 281    | 365    | 369      | 306      | 299    |
|                   | Personnes tuées     | 4        | 4        | 6       | 4      | 2        | 6        | 5      | 6      | 7      | 7        | 6        | 1      |
| 2005              | Accidents corporels | 327      | 265      | 265     | 247    | 287      | 342      | 274    | 225    | 310    | 356      | 323      | 307    |
|                   | Personnes tuées     | 6        | 3        | 3       | 1      | 7        | 4        | 7      | 10     | 4      | 3        | 2        | 6      |
| 2006              | Accidents corporels | 294      | 264      | 388     | 432    | 495      | 589      | 530    | 425    | 585    | 639      | 615      | 592    |
|                   | Personnes tuées     | 6        | 9        | 6       | 15     | 17       | 8        | 18     | 6      | 11     | 7        | 11       | 6      |
| 2007              | Accidents corporels | 436      | 444      | 551     | 520    | 478      | 552      | 608    | 497    | 570    | 631      | 538      | 553    |
|                   | Personnes tuées     | 11       | 8        | 10      | 10     | 5        | 9        | 16     | 13     | 9      | 14       | 14       | 12     |
| 2008              | Accidents corporels | 483      | 416      | 469     | 475    | 442      | 517      | 568    | 380    | 548    | 582      | 494      | 520    |
|                   | Personnes tuées     | 12       | 6        | 19      | 9      | 7        | 9        | 17     | 7      | 8      | 21       | 8        | 12     |
| 2009              | Accidents corporels | 433      | 380      | 431     | 461    | 496      | 547      | 513    | 397    | 545    | 582      | 530      | 447    |
|                   | Personnes tuées     | 14       | 15       | 7       | 10     | 10       | 18       | 5      | 9      | 14     | 17       | 15       | 11     |
| 2010              | Accidents corporels | 380      | 390      | 416     | 460    | 455      | 544      | 563    | 397    | 498    | 560      | 522      | 389    |
|                   | Personnes tuées     | 11       | 11       | 7       | 9      | 14       | 10       | 16     | 11     | 9      | 19       | 21       | 8      |
| 2011              | Accidents corporels | 379      | 363      | 459     | 461    | 539      | 427      | 456    | 413    | 525    | 494      | 485      | 511    |
|                   | Personnes tuées     | 8        | 7        | 15      | 10     | 8        | 12       | 8      | 18     | 10     | 17       | 8        | 13     |
| Moy.<br>2006-2011 | Accidents corporels | 401      | 376      | 452     | 468    | 484      | 529      | 540    | 418    | 545    | 581      | 531      | 502    |
|                   | Personnes tuées     | 10       | 9        | 11      | 11     | 10       | 11       | 13     | 11     | 10     | 16       | 13       | 10     |
| %<br>par mois     | Accidents corporels | 6,9 %    | 6,5 %    | 7,8 %   | 8 %    | 8,3 %    | 9,1 %    | 9,3 %  | 7,2 %  | 9,4 %  | 10 %     | 9,1 %    | 8,6 %  |
|                   | Personnes tuées     | 7,6 %    | 6,9 %    | 7,9 %   | 7,8 %  | 7,5 %    | 8,1 %    | 9,9 %  | 7,9 %  | 7,5 %  | 11,7 %   | 9,5 %    | 7,6 %  |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | - 0,3 %  | - 6,9 %  | 10,3 %  | 0,2 %  | 18,5 %   | - 21,5 % | - 19 % | 4 %    | 5,4 %  | - 11,8 % | - 7,1 %  | 31,4 % |
|                   | Personnes tuées     | - 27,3 % | - 36,4 % | 114,3 % | 11,1 % | - 42,9 % | 20 %     | - 50 % | 63,6 % | 11,1 % | - 10,5 % | - 61,9 % | 62,5 % |

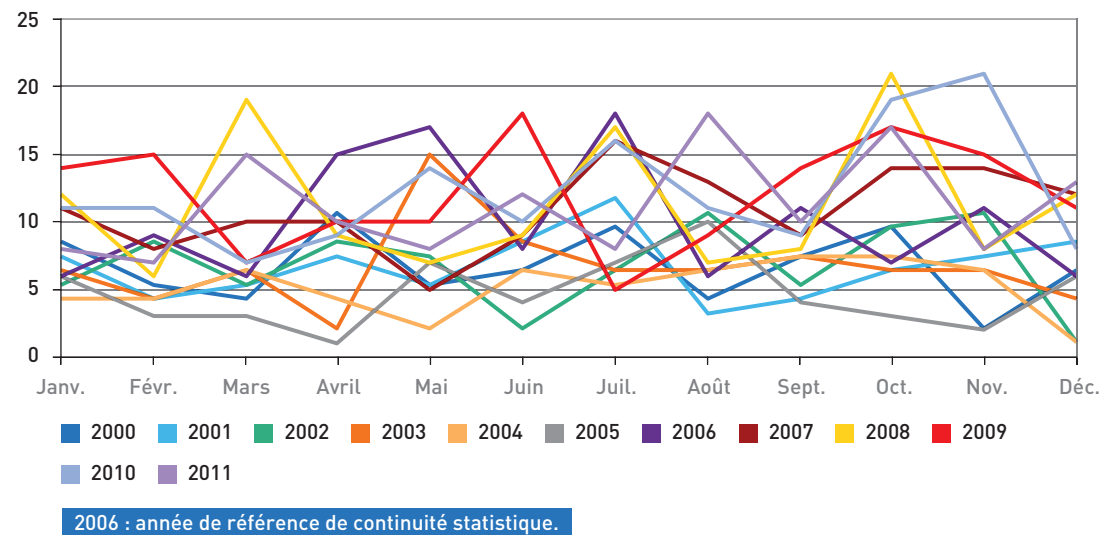
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC VU SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UN VU SELON LES MOIS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Sur la période 2006-2011, les accidents corporels avec au moins un véhicule utilitaire sont plus élevés le vendredi (+ 7,9 % par rapport à la moyenne des mardis, mercredis ou jeudis). Ils chutent fortement le samedi puis une nouvelle fois le dimanche. Ces distributions sont très uniformes sur la période observée.

La mortalité dans un véhicule utilitaire ne suit pas ces mêmes effets de saisonnalité journalière.

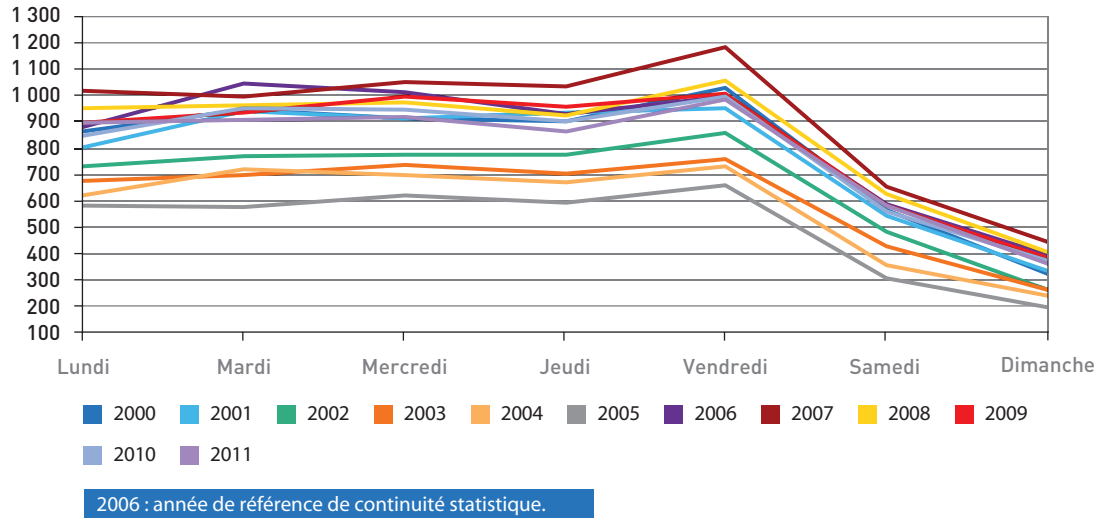
Depuis 2009, les samedis et les dimanches connaissent un nombre de personnes tuées équivalent aux autres jours de la semaine. Élément caractéristique en 2011, le nombre de tués est le plus bas le vendredi et le dimanche (14 tués contre 21 en moyenne les autres jours).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON LE JOUR

| Année             |                     | Lundi  | Mardi    | Mercredi | Jeudi   | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|-------------------|---------------------|--------|----------|----------|---------|----------|--------|----------|
| 2000              | Accidents corporels | 862    | 944      | 911      | 902     | 1 029    | 565    | 320      |
|                   | Personnes tuées     | 14     | 11       | 11       | 16      | 10       | 7      | 12       |
| 2001              | Accidents corporels | 804    | 942      | 911      | 934     | 951      | 545    | 333      |
|                   | Personnes tuées     | 11     | 17       | 13       | 7       | 9        | 12     | 12       |
| 2002              | Accidents corporels | 729    | 771      | 777      | 775     | 859      | 481    | 263      |
|                   | Personnes tuées     | 11     | 12       | 10       | 11      | 14       | 10     | 15       |
| 2003              | Accidents corporels | 674    | 697      | 734      | 704     | 760      | 428    | 262      |
|                   | Personnes tuées     | 9      | 11       | 11       | 11      | 20       | 13     | 6        |
| 2004              | Accidents corporels | 619    | 721      | 699      | 669     | 729      | 357    | 241      |
|                   | Personnes tuées     | 15     | 5        | 11       | 7       | 12       | 3      | 9        |
| 2005              | Accidents corporels | 579    | 578      | 619      | 594     | 659      | 307    | 192      |
|                   | Personnes tuées     | 4      | 8        | 15       | 12      | 5        | 6      | 6        |
| 2006              | Accidents corporels | 883    | 1 045    | 1 013    | 930     | 997      | 588    | 392      |
|                   | Personnes tuées     | 21     | 18       | 18       | 17      | 18       | 14     | 14       |
| 2007              | Accidents corporels | 1 016  | 997      | 1 053    | 1 036   | 1 182    | 651    | 443      |
|                   | Personnes tuées     | 21     | 17       | 20       | 19      | 25       | 13     | 16       |
| 2008              | Accidents corporels | 952    | 961      | 974      | 924     | 1 056    | 624    | 403      |
|                   | Personnes tuées     | 19     | 15       | 17       | 20      | 24       | 27     | 13       |
| 2009              | Accidents corporels | 898    | 933      | 999      | 960     | 1 008    | 583    | 381      |
|                   | Personnes tuées     | 24     | 14       | 15       | 17      | 24       | 26     | 25       |
| 2010              | Accidents corporels | 846    | 952      | 945      | 900     | 999      | 559    | 373      |
|                   | Personnes tuées     | 21     | 30       | 18       | 17      | 20       | 20     | 20       |
| 2011              | Accidents corporels | 895    | 906      | 921      | 863     | 983      | 584    | 360      |
|                   | Personnes tuées     | 24     | 20       | 21       | 21      | 14       | 20     | 14       |
| Moy.<br>2006-2011 | Accidents corporels | 915    | 966      | 984      | 936     | 1 038    | 598    | 392      |
|                   | Personnes tuées     | 22     | 19       | 18       | 19      | 21       | 20     | 17       |
| %<br>par jour     | Accidents corporels | 15,7 % | 16,6 %   | 16,9 %   | 16,1 %  | 17,8 %   | 10,3 % | 6,7 %    |
|                   | Personnes tuées     | 16 %   | 14,1 %   | 13,4 %   | 13,7 %  | 15,4 %   | 14,8 % | 12,6 %   |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 5,8 %  | - 4,8 %  | - 2,5 %  | - 4,1 % | - 1,6 %  | 4,5 %  | - 3,5 %  |
|                   | Personnes tuées     | 14,3 % | - 33,3 % | 16,7 %   | 23,5 %  | - 30 %   | 0 %    | - 30 %   |

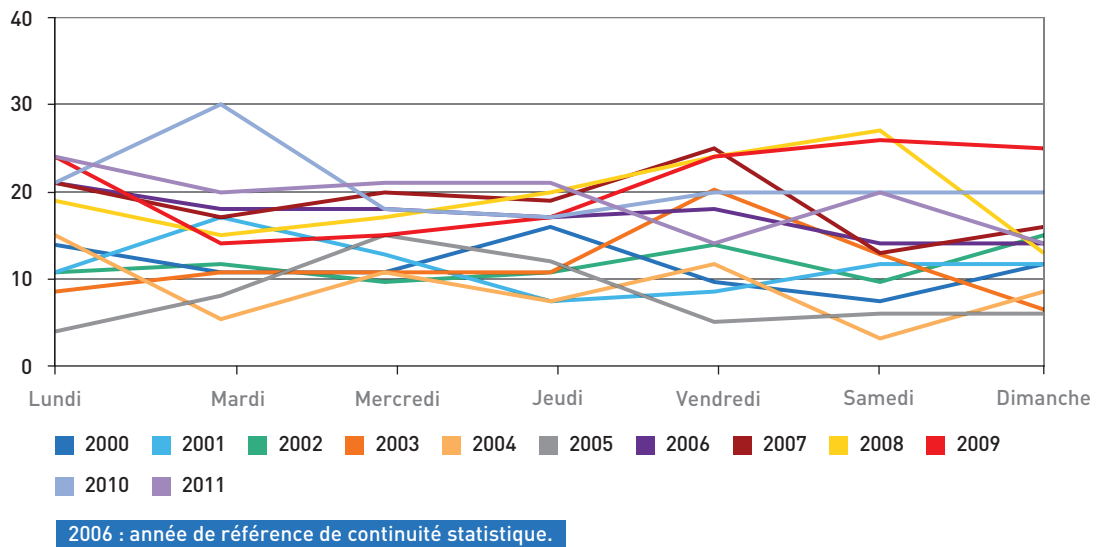
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ AVEC VU SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UN VU SELON LES JOURS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



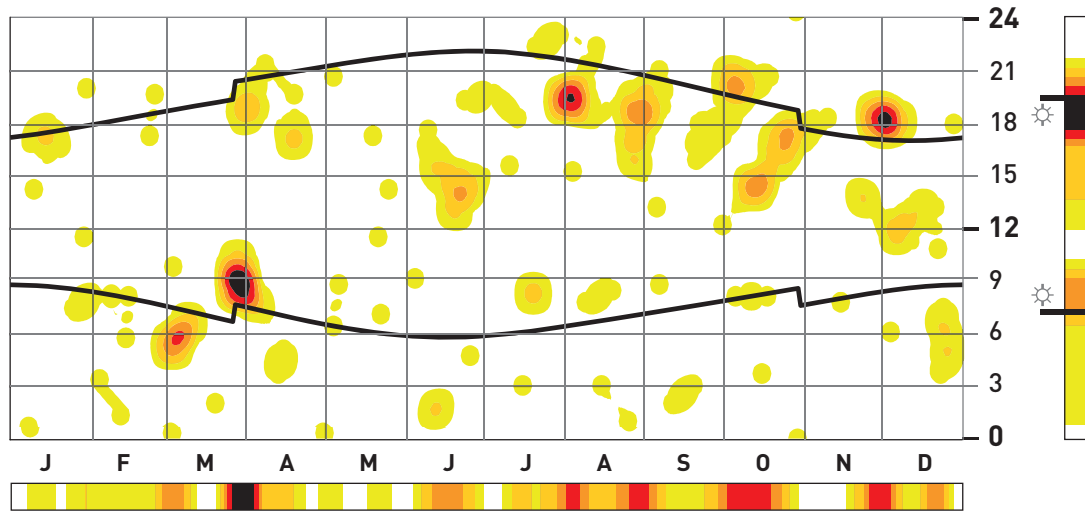
Le graphe <sup>51</sup> ci-après, montre que la mortalité dans un véhicule utilitaire croisée selon le mois et l'heure en 2011 est très diffuse. Seul un pic de mortalité peu prononcé ressort entre 17 et 20 heures.

En 2011, les deux pics de la mortalité en véhicule utilitaire sont atteints début avril et fin novembre mais ces périodes comprennent un accidenté limité :

- le 30 avril, avec deux accidents mortels enregistrant trois tués dans les véhicules utilitaires ;
- les 27 et 28 novembre, avec trois accidents mortels enregistrant trois tués dans les véhicules utilitaires.

<sup>51</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ VU SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

|         | 0 h 01 | 0 h 04 | 0 h 08 | 0 h 11 | 0 h 14 | 0 h 13 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tués    | 52     | 48     | 18     | 9      | 5      | 3      |
| % tués  | 39 %   | 36 %   | 13 %   | 7 %    | 3 %    | 2 %    |
| % année | 83 %   | 13 %   | 3 %    | 1 %    | 0 %    | 0 %    |

Total : 134 tués/an, soit 0,02 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée<sup>52</sup> des conducteurs de véhicule utilitaire dans les accidents

Pour les véhicules utilitaires, la responsabilité présumée des conducteurs dans les accidents mortels passe de 45 % en 2004 à 48 % en 2010 et en 2011. Ce taux de responsabilité présumée est toujours inférieur à celui de l'ensemble des conducteurs avec un écart en augmentation (6 points environ en 2006 et 7 points en 2011). Par comparaison, celui des conducteurs de voitures de tourisme atteint 61 % en 2011.

Dans les accidents corporels, le niveau de responsabilité présumée des conducteurs de véhicule utilitaire se stabilise autour de 48 %. Par contre, il demeure supérieur de + 3 points à celui de l'ensemble des conducteurs.

<sup>52</sup> Voir le chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années, où la régularité est nettement meilleure (de 2004 à 2011).

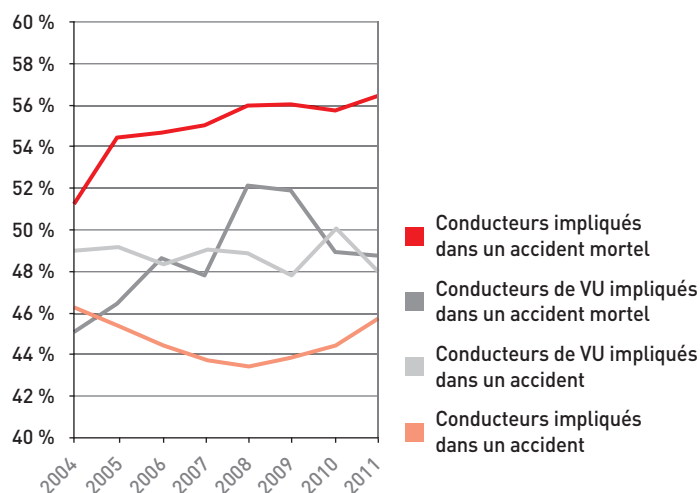


↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année             |                     | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Total conducteurs | Part des conducteurs responsables |
|-------------------|---------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------------|
| 2000              | Accidents corporels | 3 353                        | 2 327                    | 5 680             | 41 %                              |
|                   | Accidents mortels   | 243                          | 38                       | 281               | 13,5 %                            |
| 2001              | Accidents corporels | 3 313                        | 2 258                    | 5 571             | 40,5 %                            |
|                   | Accidents mortels   | 263                          | 52                       | 315               | 16,5 %                            |
| 2002              | Accidents corporels | 2 865                        | 1 923                    | 4 788             | 40,2 %                            |
|                   | Accidents mortels   | 253                          | 49                       | 302               | 16,2 %                            |
| 2003              | Accidents corporels | 2 752                        | 1 589                    | 4 341             | 36,6 %                            |
|                   | Accidents mortels   | 229                          | 36                       | 265               | 13,6 %                            |
| 2004              | Accidents corporels | 2 104                        | 2 014                    | 4 118             | 48,9 %                            |
|                   | Accidents mortels   | 112                          | 92                       | 204               | 45,1 %                            |
| 2005              | Accidents corporels | 1 824                        | 1 773                    | 3 597             | 49,3 %                            |
|                   | Accidents mortels   | 105                          | 91                       | 196               | 46,4 %                            |
| 2006              | Accidents corporels | 3 144                        | 2 953                    | 6 097             | 48,4 %                            |
|                   | Accidents mortels   | 187                          | 177                      | 364               | 48,6 %                            |
| 2007              | Accidents corporels | 3 361                        | 3 253                    | 6 614             | 49,2 %                            |
|                   | Accidents mortels   | 213                          | 195                      | 408               | 47,8 %                            |
| 2008              | Accidents corporels | 3 139                        | 2 992                    | 6 131             | 48,8 %                            |
|                   | Accidents mortels   | 179                          | 195                      | 374               | 52,1 %                            |
| 2009              | Accidents corporels | 3 126                        | 2 880                    | 6 006             | 48 %                              |
|                   | Accidents mortels   | 206                          | 222                      | 428               | 51,9 %                            |
| 2010              | Accidents corporels | 2 904                        | 2 908                    | 5 812             | 50 %                              |
|                   | Accidents mortels   | 212                          | 203                      | 415               | 48,9 %                            |
| 2011              | Accidents corporels | 3 003                        | 2 785                    | 5 788             | 48,1 %                            |
|                   | Accidents mortels   | 205                          | 195                      | 400               | 48,8 %                            |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 3,4 %                        | - 4,2 %                  | - 0,4 %           | - 3,8 %                           |
|                   | Accidents mortels   | - 3,3 %                      | - 3,9 %                  | - 3,6 %           | - 0,3 %                           |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE LES CONDUCTEURS DE VU ET L'ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



2006 : année de référence de continuité statistique.

Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de véhicule utilitaire dans les accidents

La part des conducteurs, avec un taux d'alcool supérieur au taux légal, impliqués dans un accident mortel, toutes catégories d'usagers confondues, est en hausse, notamment sur les années 2009 à 2011. Celle des conducteurs de véhicule utilitaire est plus erratique mais en moyenne d'environ 7 points inférieure (17 % en moyenne pour l'ensemble des conducteurs contre 10 % pour les conducteurs de véhicule utilitaire).

Dans les accidents corporels, la part des conducteurs de véhicule utilitaire ayant une alcoolémie positive est environ deux fois moins élevée que dans les accidents mortels.

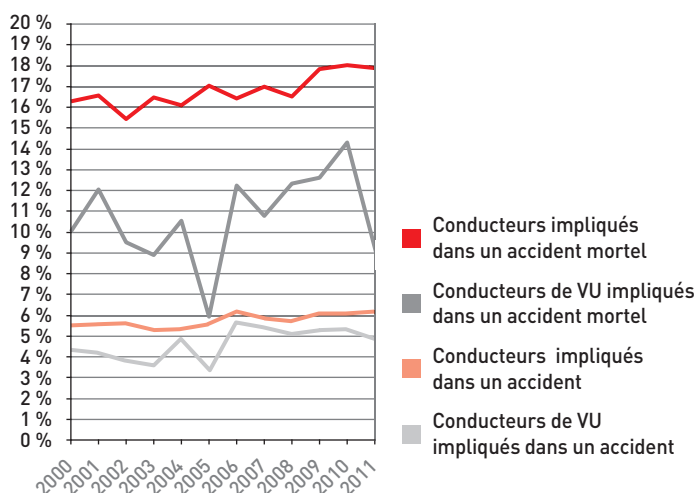
La tendance est plutôt à la baisse, notamment depuis 2006. En 2011, la part les conducteurs de véhicule utilitaires avec une alcoolémie positive est de 4,9 %. Elle était de 5,4 % en 2010.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE ALCOOLISÉS  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année          |              | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|----------------|--------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000           | Accidents    | 5 680                           | 5 211                       | 91,7                                    | 229                                  | 4,4                                       |
|                | Dont mortels | 281                             | 249                         | 88,6                                    | 25                                   | 10  |
| 2001           | Accidents    | 5 571                           | 5 053                       | 90,7                                    | 213                                  | 4,2                                       |
|                | Dont mortels | 315                             | 274                         | 87                                      | 33                                   | 12  |
| 2002           | Accidents    | 4 788                           | 4 333                       | 90,5                                    | 168                                  | 3,9                                       |
|                | Dont mortels | 302                             | 253                         | 83,8                                    | 24                                   | 9,5                                       |
| 2003           | Accidents    | 4 341                           | 3 899                       | 89,8                                    | 142                                  | 3,6                                       |
|                | Dont mortels | 265                             | 214                         | 80,8                                    | 19                                   | 8,9                                       |
| 2004           | Accidents    | 4 118                           | 3 524                       | 85,6                                    | 175                                  | 5   |
|                | Dont mortels | 204                             | 171                         | 83,8                                    | 18                                   | 10,5                                      |
| 2005           | Accidents    | 3 597                           | 3 114                       | 86,6                                    | 105                                  | 3,4                                       |
|                | Dont mortels | 196                             | 185                         | 94,4                                    | 11                                   | 5,9                                       |
| 2006           | Accidents    | 6 097                           | 5 455                       | 89,5                                    | 311                                  | 5,7                                       |
|                | Dont mortels | 364                             | 335                         | 92                                      | 41                                   | 12,2                                      |
| 2007           | Accidents    | 6 614                           | 5 882                       | 88,9                                    | 320                                  | 5,4                                       |
|                | Dont mortels | 408                             | 352                         | 86,3                                    | 38                                   | 10,8                                      |
| 2008           | Accidents    | 6 131                           | 5 416                       | 88,3                                    | 279                                  | 5,2                                       |
|                | Dont mortels | 374                             | 332                         | 88,8                                    | 41                                   | 12,3                                      |
| 2009           | Accidents    | 6 015                           | 5 340                       | 88,8                                    | 283                                  | 5,3                                       |
|                | Dont mortels | 428                             | 388                         | 90,7                                    | 49                                   | 12,6                                      |
| 2010           | Accidents    | 5 815                           | 5 189                       | 89,2                                    | 279                                  | 5,4                                       |
|                | Dont mortels | 415                             | 378                         | 91,1                                    | 54                                   | 14,3                                      |
| 2011           | Accidents    | 5 792                           | 5 114                       | 88,3                                    | 251                                  | 4,9                                       |
|                | Dont mortels | 400                             | 362                         | 90,5                                    | 33                                   | 9,1                                       |
| Var. 2011/2010 | Accidents    | - 0,4 %                         | - 1,4 %                     | - 1,1 %                                 | - 10 %                               | - 8,7 %                                   |
|                | Dont mortels | - 3,6 %                         | - 4,2 %                     | - 0,6 %                                 | - 38,9 %                             | - 36,2 %                                  |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE CONDUCTEURS DE VU ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



2006 : année de référence de continuité statistique.

Source : ONISR, fichier des accidents.

### Études et recherches relatives aux véhicules utilitaires

Plusieurs indicateurs sur les véhicules utilitaires font ressortir le besoin d'une connaissance approfondie de leur accidentalité :

- un parc de véhicules et des parcours en pleine croissance ;
- une augmentation de l'accidentalité notamment de 2006 à 2010 ;
- des imprécisions liées au format du fichier BAAC.

La DSCR, en partenariat avec l'IFFSTTAR, a lancé fin 2011 une étude (intitulée EDAVUL : Étude détaillée d'accidents impliquant des véhicules utilitaires) consistant à dégager les principales caractéristiques des accidents impliquant des véhicules utilitaires à partir d'environ 60 cas recueillis dans le cadre des études détaillées d'accidents réalisées à l'IFSTTAR-MA. Il s'agira notamment :

- de préciser l'ensemble des caractéristiques des accidents (données générales, lieux, typologie des véhicules impliqués, usagers) à travers notamment une analyse sociologique ;
- de reconstruire ces accidents d'un point de vue cinématique afin de définir les vitesses moyennes de choc des véhicules utilitaires et de mieux appréhender les problèmes de compatibilité véhicule-véhicule vis-à-vis des véhicules antagonistes. Cette recherche consistera également à mieux cerner les différences entre les véhicules utilitaires (fourgon, fourgonnette...) et le rôle que peut jouer la configuration du véhicule dans l'accident : rôle du type de charge dans l'accident, emplacement de la charge dans le véhicule, séparation entre le conducteur et la charge, etc., ainsi que sa perception par les conducteurs des autres véhicules.

Elle permettra également d'orienter les recherches complémentaires qui pourront être initiées par la suite sur les véhicules utilitaires pour traiter notamment, par d'autres méthodes d'investigation :

- des enjeux spécifiques (en termes d'accidentalité) de la location de courte, moyenne et longue durée, avec un accent particulier à mettre sur la location occasionnelle par des particuliers (généralement non familiarisés avec le chargement et la conduite de véhicules utilitaires) ;
- de l'âge du parc de véhicules utilitaires et de l'implication particulière du parc le plus ancien dans l'accidentalité ;
- corollairement, des éventuels besoins de renforcer le dispositif de contrôles techniques ;
- des compétences de conduite des conducteurs tant au plan privé que professionnel.

## Les poids lourds (PL)

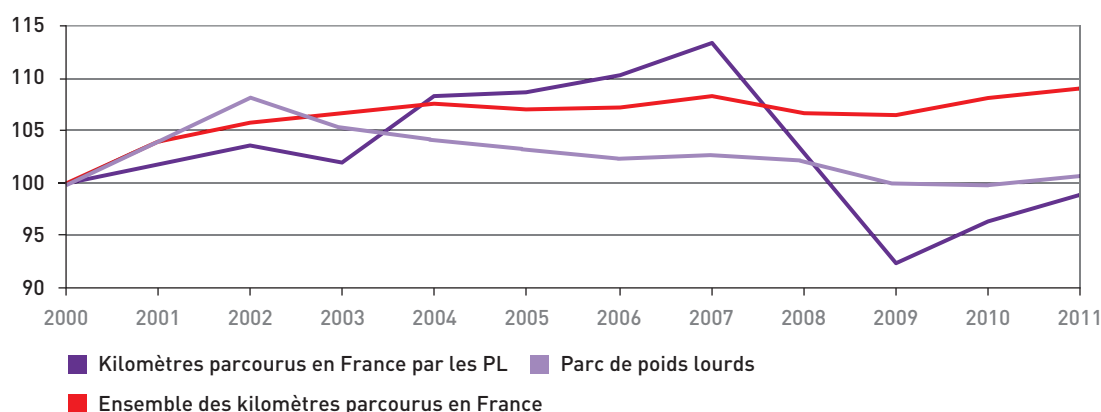
### Le parc de poids lourds et leurs parcours

Le parc circulant de poids lourds, après être resté pendant quinze ans aux environs de 500 000 véhicules, est passé depuis les années 90 aux environs de 530 000 poids lourds. En 2000, il atteint 550 000 unités, puis a progressé jusqu'à près de 600 000 unités en 2002. À partir de cette date, il a diminué jusqu'en 2010 pour retrouver son niveau de l'année 2000. L'année 2011 amorce une nouvelle hausse modérée de + 1 %.

### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES POIDS LOURDS

| Année                 | Poids lourds                  |   | Kilomètres parcourus pour l'ensemble des véhicules |
|-----------------------|-------------------------------|---|--|
|                       | Parc en milliers de véhicules | Kilomètres parcourus en France (en milliards de km) |  |
| 2000                  | 551                           | 29,5  | 518,2  |
| 2001                  | 576                           | 30,1  | 539  |
| 2002                  | 599                           | 30,6  | 547,8  |
| 2003                  | 581                           | 30,1  | 552,7  |
| 2004                  | 576                           | 32  | 557,1  |
| 2005                  | 570                           | 32,1  | 554,3  |
| 2006                  | 565                           | 32,6  | 555,2  |
| 2007                  | 567                           | 33,5  | 561,6  |
| 2008                  | 565                           | 30,4  | 552,7  |
| 2009                  | 552                           | 27,3  | 552,2  |
| 2010                  | 551                           | 28,4  | 560,4  |
| 2011                  | 557                           | 29,2  | 565  |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>1 %</b>                    | <b>2,7 %</b>  | <b>0,8 %</b>                                       |

### ↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Les parcours des poids lourds sont directement corrélés à l'activité économique.

Alors qu'ils étaient croissants depuis 2000 (environ + 13 % de 2000 à 2007), les parcours des poids lourds ont connu une chute importante en 2008 et en 2009. Ils s'établissent alors à 27,3 milliards de kilomètres et représentent 4,9 % du parcours total (contre 5,7 % en 2000).

En 2011, les parcours des poids lourds progressent de + 2,7 %. Ils retrouvent une valeur proche de 2000.

Bilan général de l'accidentalité des PL

4,9 % des accidents corporels en 2011 ont impliqué au moins un poids lourd (3 155 accidents sur 65 024 au total). Cette part est stable, voire en légère baisse (5,2 % en 2000 contre 4,9 % en 2011).

La part des tués dans les poids lourds (nombre de tués dans les poids lourds sur le nombre de tués totaux sur la route) reste faible, autour de 1,7 % sur les 12 années considérées. Cette part masque la mortalité tous usagers dans des accidents avec au moins un poids lourd. Si ces derniers sont bien moins à l'origine d'accidents que les automobiles, la simple implication d'un poids lourd dans un accident a toujours un effet néfaste en accidentalité compte tenu de la masse et du gabarit du poids lourd : en 2011, 8 tués hors poids lourd pour 1 tué dans le poids lourd (voir rubrique ci-après sur les antagonistes).

Pour mémoire, ce même ratio concernant les accidents de voitures de tourisme est de 0,5 tué hors voiture de tourisme pour un tué dans ce véhicule.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES POIDS LOURDS

| Année                 | Accidents corporels avec au moins un PL | Dont accidents mortels | Nb de PL dans ces accidents | Tués à 30 jours dans les PL | Blessés dans les PL | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---|------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------|---------------------------|
| 2000                  | 6 291                                   | ND                     | 6 732                       | 124                         | 1 592               | ND                        |
| 2001                  | 6 039                                   | ND                     | 6 464                       | 144                         | 1 518               | ND                        |
| 2002                  | 5 333                                   | ND                     | 5 719                       | 134                         | 1 365               | ND                        |
| 2003                  | 4 472                                   | ND                     | 4 805                       | 114                         | 1 156               | ND                        |
| 2004                  | 4 212                                   | ND                     | 4 539                       | 86                          | 969                 | ND                        |
| 2005                  | 4 410                                   | 651                    | 4 730                       | 90                          | 1 076               | 454                       |
| 2006                  | 4 813                                   | 608                    | 5 234                       | 87                          | 1 421               | 726                       |
| 2007                  | 4 216                                   | 598                    | 4 515                       | 68                          | 1 003               | 460                       |
| 2008                  | 3 812                                   | 550                    | 4 036                       | 76                          | 926                 | 399                       |
| 2009                  | 3 270                                   | 463                    | 3 492                       | 54                          | 871                 | 405                       |
| 2010                  | 3 292                                   | 500                    | 3 500                       | 65                          | 789                 | 363                       |
| 2011                  | 3 155                                   | 519                    | 3 399                       | 67                          | 720                 | 303                       |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 4,2 %</b>                          | <b>3,8 %</b>           | <b>- 2,9 %</b>              | <b>3,1 %</b>                | <b>- 8,7 %</b>      | <b>- 16,5 %</b>           |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

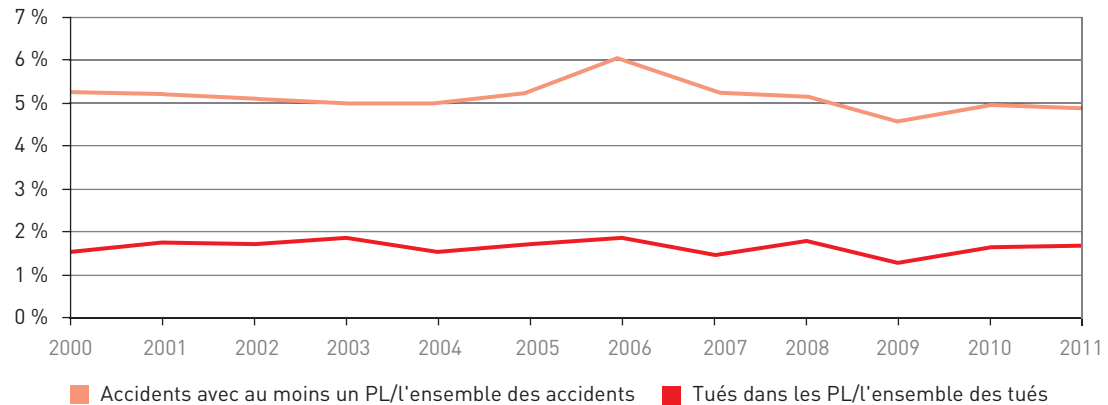
L'accidentalité des poids lourds connaît une évolution calquée sur l'ensemble des accidents.

Depuis 2000, les accidents avec au moins un poids lourd ont baissé de - 50 % (- 46 % pour l'ensemble des accidents) et la mortalité a chuté de - 46 % (- 52 % pour l'ensemble des accidents).

La baisse des parcours des poids lourds a contribué à ces résultats favorables, mais aussi aux résultats des autres catégories d'usagers qui sont fortement impactées dans les accidents avec poids lourd.

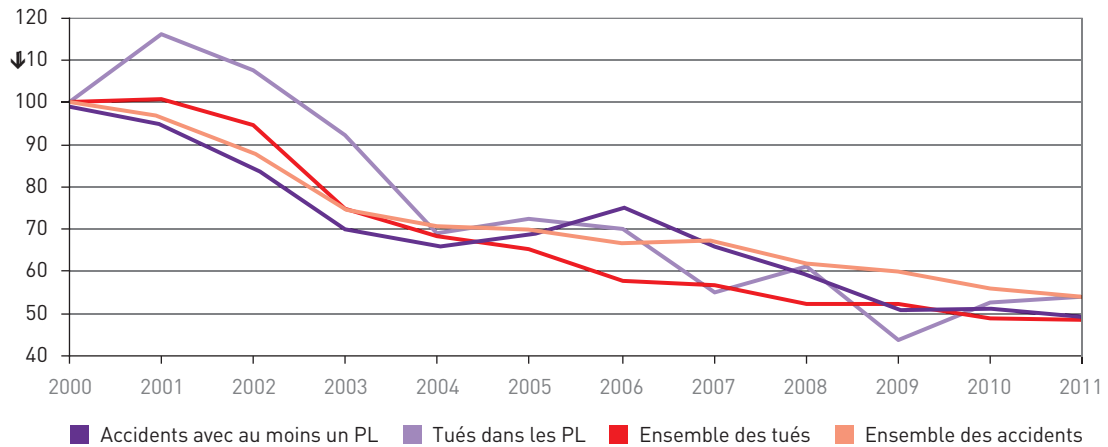
Par rapport à 2010, le nombre d'accidents impliquant un poids lourd a baissé de - 4,2 % (passant de 3 292 en 2010 à 3 155 en 2011). Malheureusement, dans le même temps, le décès des utilisateurs de poids lourd ont augmenté de 2 unités, passant de 65 à 67, et la mortalité dans les accidents de poids lourds est passée de 557 à 578 tués, soit + 21 tués en 2011.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES POIDS LOURDS DANS L'ACCIDENTALITÉ



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE PL ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



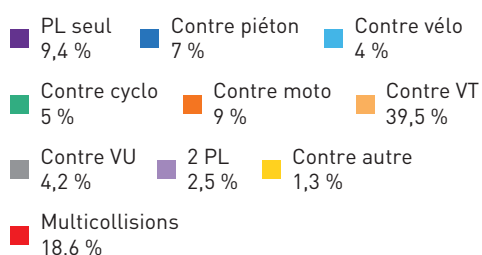
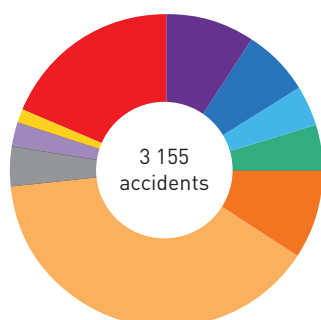
Les antagonistes<sup>53</sup> des poids lourds dans l'accidentalité

En 2011, les poids lourds sont accidentés en collision avec une voiture de tourisme (40 % des accidents corporels impliquant un poids lourd), puis en multicolision (19 %), puis en « solo » ou en collision avec une motocyclette (9 %). La mortalité dans les poids lourds s'établit à 55 % lorsque les poids lourds sont seuls et à 21 % lors de collision avec un autre poids lourd.

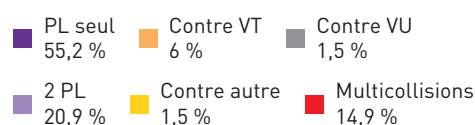
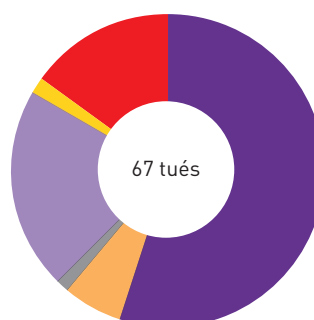
Ce résultat traduit à nouveau les différences de gabarit lors des collisions de poids lourd avec un autre véhicule et la sous-vulnérabilité des usagers des poids lourds dans ces situations.

<sup>53</sup> Voir le chapitre spécifique du bilan traitant des VU où les raisons de la non-continuité des données d'accidentalité de cette catégorie sont précisées.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PL SELON L'ANTAGONISTE



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN PL SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD SELON L'ANTAGONISTE

|                 | Accidents corporels |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|-----------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                 | 2000                | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         |
| PL seul         | 734                 | 705          | 652          | 555          | 455          | 464          | 562          | 430          | 389          | 326          | 332          | 297          |
| Contre piéton   | 287                 | 308          | 258          | 196          | 243          | 226          | 283          | 269          | 264          | 235          | 240          | 221          |
| Contre vélo     | 178                 | 155          | 125          | 123          | 161          | 119          | 166          | 147          | 141          | 139          | 109          | 117          |
| Contre cyclo    | 315                 | 324          | 228          | 247          | 228          | 217          | 234          | 212          | 230          | 164          | 179          | 154          |
| Contre moto     | 309                 | 357          | 260          | 215          | 236          | 313          | 353          | 308          | 302          | 255          | 264          | 283          |
| Contre VT       | 2 902               | 2 710        | 2 462        | 2 050        | 1 851        | 1 969        | 1 860        | 1 739        | 1 504        | 1 327        | 1 325        | 1 245        |
| Contre VU       | 146                 | 150          | 143          | 114          | 97           | 95           | 202          | 210          | 177          | 139          | 159          | 132          |
| 2 PL            | 179                 | 172          | 152          | 136          | 119          | 133          | 189          | 116          | 86           | 94           | 72           | 79           |
| Contre autre    | 81                  | 68           | 77           | 63           | 57           | 81           | 71           | 69           | 59           | 52           | 56           | 41           |
| Multicollisions | 1 160               | 1 090        | 976          | 773          | 765          | 793          | 893          | 716          | 660          | 539          | 553          | 586          |
| <b>Total</b>    | <b>6 291</b>        | <b>6 039</b> | <b>5 333</b> | <b>4 472</b> | <b>4 212</b> | <b>4 410</b> | <b>4 813</b> | <b>4 216</b> | <b>3 812</b> | <b>3 270</b> | <b>3 289</b> | <b>3 155</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.



## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES POIDS LOURDS SELON L'ANTAGONISTE

|                             | Personnes tuées |              |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|-----------------------------|-----------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                             | 2000            | 2001         | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          |
| PL seul                     | 74              | 91           | 83            | 66            | 50            | 53            | 44            | 41            | 55            | 35            | 38            | 37            |
| Contre piéton               | 0               | 1            | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Contre vélo                 | 0               | 0            | 1             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Contre cyclo                | 0               | 0            | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Contre moto                 | 0               | 0            | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Contre VT                   | 12              | 12           | 9             | 10            | 7             | 8             | 2             | 2             | 2             | 4             | 5             | 4             |
| Contre VU                   | 0               | 1            | 2             | 3             | 0             | 1             | 3             | 2             | 2             | 1             | 0             | 1             |
| 2 PL                        | 13              | 21           | 21            | 17            | 15            | 16            | 21            | 12            | 8             | 5             | 15            | 14            |
| Contre autre                | 3               | 2            | 2             | 3             | 0             | 1             | 3             | 1             | 0             | 0             | 0             | 1             |
| Multicollisions             | 22              | 16           | 15            | 15            | 13            | 11            | 14            | 10            | 9             | 9             | 11            | 10            |
| <b>Total</b>                | <b>124</b>      | <b>144</b>   | <b>134</b>    | <b>114</b>    | <b>86</b>     | <b>90</b>     | <b>87</b>     | <b>68</b>     | <b>76</b>     | <b>54</b>     | <b>69</b>     | <b>67</b>     |
| <b>Mortalité solo</b>       | <b>59,5 %</b>   | <b>63 %</b>  | <b>62,4 %</b> | <b>57,9 %</b> | <b>58,8 %</b> | <b>58,9 %</b> | <b>50,6 %</b> | <b>60,3 %</b> | <b>72,4 %</b> | <b>64,8 %</b> | <b>55,1 %</b> | <b>55,2 %</b> |
| <b>Vulnérabilité en duo</b> | <b>3,6 %</b>    | <b>4,8 %</b> | <b>5,1 %</b>  | <b>5,9 %</b>  | <b>4,1 %</b>  | <b>5 %</b>    | <b>5,8 %</b>  | <b>3,2 %</b>  | <b>2,7 %</b>  | <b>2,6 %</b>  | <b>4,8 %</b>  | <b>4,6 %</b>  |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS DE POIDS Lourd SELON L'ANTAGONISTE

|                             | Personnes tuées dans l'accident |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|-----------------------------|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                             | 2000                            | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          |
| PL seul                     | 74                              | 91            | 83            | 66            | 50            | 53            | 44            | 41            | 55            | 35            | 35            | 37            |
| Contre piéton               | 71                              | 92            | 76            | 63            | 67            | 66            | 68            | 63            | 64            | 61            | 65            | 63            |
| Contre vélo                 | 30                              | 35            | 24            | 16            | 32            | 25            | 24            | 32            | 24            | 26            | 25            | 24            |
| Contre cyclo                | 37                              | 37            | 34            | 27            | 31            | 23            | 19            | 21            | 24            | 20            | 20            | 16            |
| Contre moto                 | 53                              | 69            | 35            | 36            | 38            | 47            | 44            | 50            | 42            | 37            | 29            | 39            |
| Contre VT                   | 542                             | 507           | 474           | 378           | 341           | 318           | 289           | 297           | 240           | 218           | 235           | 253           |
| Contre VU                   | 13                              | 12            | 17            | 17            | 19            | 18            | 25            | 40            | 31            | 18            | 20            | 20            |
| 2 PL                        | 13                              | 21            | 21            | 17            | 15            | 16            | 21            | 12            | 8             | 5             | 14            | 19            |
| Contre autre                | 12                              | 11            | 11            | 11            | 7             | 5             | 14            | 9             | 7             | 6             | 7             | 4             |
| Multicollisions             | 222                             | 199           | 230           | 138           | 142           | 156           | 137           | 97            | 104           | 81            | 107           | 103           |
| <b>Total</b>                | <b>1 067</b>                    | <b>1 074</b>  | <b>1 005</b>  | <b>770</b>    | <b>744</b>    | <b>727</b>    | <b>685</b>    | <b>662</b>    | <b>599</b>    | <b>507</b>    | <b>557</b>    | <b>578</b>    |
| <b>% tués PL/ tués acc.</b> | <b>11,6 %</b>                   | <b>13,4 %</b> | <b>13,3 %</b> | <b>14,9 %</b> | <b>11,5 %</b> | <b>12,4 %</b> | <b>12,7 %</b> | <b>10,3 %</b> | <b>12,7 %</b> | <b>10,7 %</b> | <b>12,4 %</b> | <b>11,6 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les accidents de poids lourd en solo sont en baisse de – 60 %. Les collisions corporelles<sup>54</sup> des poids lourds avec une voiture de tourisme sont en baisse de – 57 % et celles avec un autre poids lourd de – 56 %.

<sup>54</sup> Constituant des accidents corporels, mortels ou non ; donc ayant fait au moins une victime, blessée ou tuée.

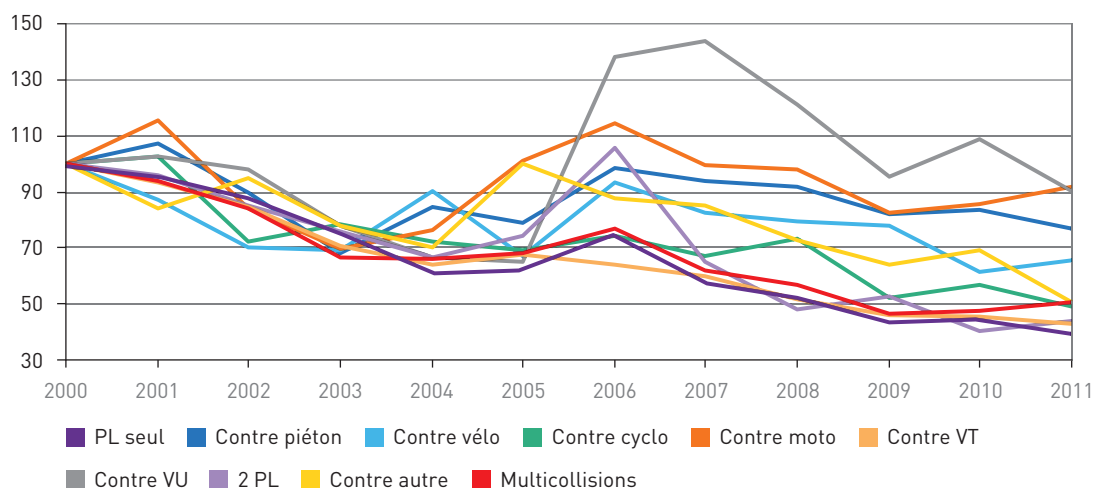
Par rapport à 2010, la baisse des accidents avec au moins un poids lourd est plus marquée dans les collisions avec les « autres véhicules » (- 27 %) et avec les véhicules utilitaires<sup>55</sup> (- 17 %).

L'indice de vulnérabilité en duo, qui caractérise dans une collision à deux véhicules le ratio du nombre d'occupants du poids lourd tués sur les tués dans l'accident, s'établit en moyenne depuis 2000 à 4,3 %. Sur les deux dernières années, cet indice est monté à 4,8 % en 2010 et à 4,6 % en 2011.

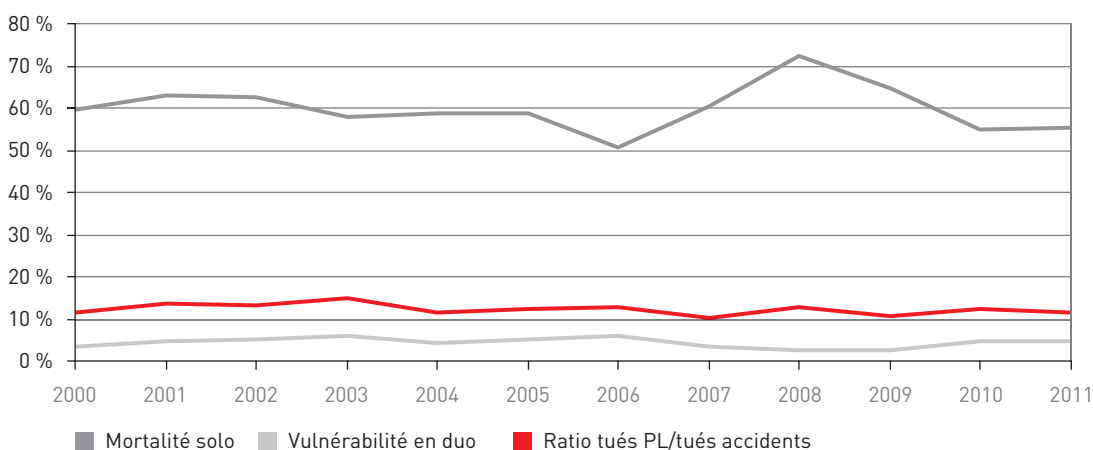
Le ratio de la mortalité dans les poids lourds sur les tués dans l'accident pour l'ensemble des collisions est en moyenne de 12,3 %, soit 7 personnes tuées hors poids lourd pour un tué dans le poids lourd. La baisse de ce ratio en 2011 (11,6 %) comparativement à 2010 n'est pas favorable car elle traduit une augmentation des tués hors poids lourd (8 tués hors poids lourd en 2011 pour 1 tué poids lourd). Les automobilistes ont été les plus impactés par la hausse du nombre de personnes tuées dans les accidents (149 personnes décédées dans les voitures de tourisme en 2011, soit + 19 tués par rapport à 2010 et + 35 tués par rapport à 2009).

La mortalité en solo, qui a connu un pic en 2008, est à 55 % (identique en 2010 et 2011). Il s'inscrit dans une tendance baissière après le pic de 2008 à 72 %.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES PL DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ LES TROIS INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ DANS UN PL



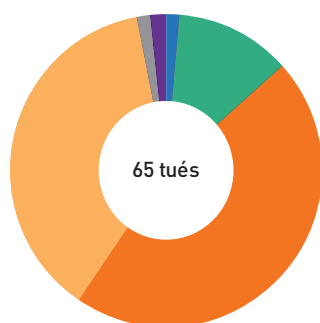
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

<sup>55</sup> Voir le chapitre spécifique du bilan traitant des VU où les raisons de la non-continuité des données d'accidentalité de cette catégorie sont précisées.

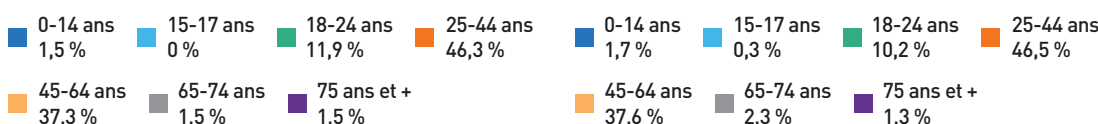
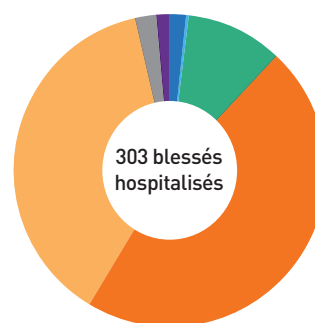
Classes d'âge des victimes dans les poids lourds – conducteurs et passagers

Les victimes dans les poids lourds ont un âge en relation avec le caractère professionnel de la conduite de ce type de véhicule. En 2011, plus de 83 % des personnes tuées avaient entre 25 et 64 ans.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES  
DANS UN PL PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS  
DANS UN PL PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, la baisse de la mortalité dans les poids lourds est de – 61 % pour les 25-44 ans et – 41 % pour les 45-64 ans. Pour les autres classes d'âge, les effectifs de la mortalité sont faibles, l'analyse des variations n'est pas significative.

En 2011, les personnes tuées dans les poids lourds sont principalement des conducteurs (90 % contre 10 % pour les passagers).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DANS LES POIDS LOURDS SELON LA CLASSE D'ÂGE

| Année          | Personnes tuées |          |           |           |           |           |           |             |       | Blessés hospitalisés |          |           |           |           |           |           |             |         |
|----------------|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|----------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|---------|
|                | Inc.            | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total | Inc.                 | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total   |
| 2000           | 2               | 2        | 0         | 12        | 63        | 43        | 1         | 1           | 124   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND      |
| 2001           | 0               | 1        | 1         | 14        | 81        | 44        | 2         | 1           | 144   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND      |
| 2002           | 1               | 1        | 0         | 14        | 69        | 48        | 0         | 0           | 134   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND      |
| 2003           | 1               | 1        | 0         | 10        | 50        | 50        | 1         | 1           | 114   | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND      |
| 2004           | 0               | 1        | 1         | 6         | 41        | 32        | 4         | 0           | 86    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND      |
| 2005           | 1               | 1        | 0         | 8         | 44        | 33        | 2         | 1           | 90    | 4                    | 1        | 1         | 52        | 235       | 157       | 3         | 1           | 454     |
| 2006           | 0               | 0        | 0         | 14        | 37        | 31        | 2         | 3           | 87    | 11                   | 6        | 15        | 115       | 356       | 195       | 19        | 9           | 726     |
| 2007           | 1               | 0        | 1         | 6         | 29        | 26        | 5         | 0           | 68    | 2                    | 9        | 1         | 41        | 231       | 165       | 7         | 4           | 460     |
| 2008           | 0               | 0        | 1         | 7         | 36        | 31        | 0         | 1           | 76    | 0                    | 4        | 2         | 50        | 213       | 115       | 8         | 7           | 399     |
| 2009           | 0               | 2        | 3         | 5         | 22        | 20        | 2         | 0           | 54    | 0                    | 7        | 3         | 47        | 187       | 138       | 15        | 8           | 405     |
| 2010           | 0               | 0        | 0         | 2         | 33        | 28        | 2         | 0           | 65    | 0                    | 5        | 4         | 39        | 180       | 124       | 9         | 2           | 363     |
| 2011           | 0               | 1        | 0         | 8         | 31        | 25        | 1         | 1           | 67    | 0                    | 5        | 1         | 31        | 141       | 114       | 7         | 4           | 303     |
| Var. 2011/2010 | NS              | NS       | NS        | NS        | -6,1 %    | -10,7 %   | NS        | NS          | 3,1 % | NS                   | 0 %      | NS        | -20,5 %   | -21,7 %   | -8,1 %    | -22,2 %   | NS          | -16,5 % |

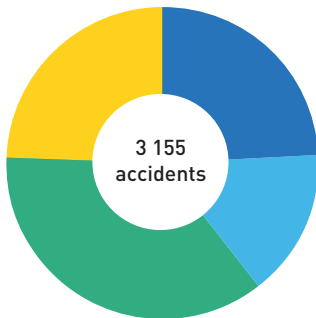
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des poids lourds par type de route<sup>56</sup>

En 2011, les accidents avec poids lourds se concentrent sur les réseaux supportant des trafics de transit (40 % des accidents sur les autoroutes et les routes nationales) puis sur les routes départementales (36 %). Les personnes tuées dans les poids lourds le sont d'abord sur ces réseaux de transit (58 % au total dont 39 % sur autoroute et 19 % sur les RN), qui permettent des vitesses de déplacement plus élevées.

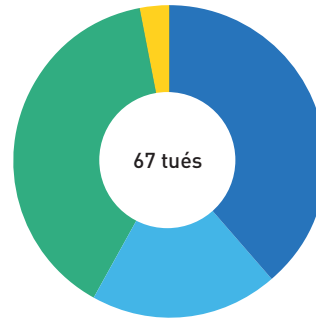
Cette accidentalité est assez atypique. Les accidents corporels sur les autoroutes et les routes nationales toutes catégories confondues et la mortalité s'établit en cumul respectivement à 13 % et à 16 %.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS AVEC PL  
PAR TYPE DE ROUTE



- Autoroutes 24,4 %   ■ Routes nationales 15,2 %
- Routes départementales 36,2 %
- Voies communales et autres 24,3 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN PL  
PAR TYPE DE ROUTE



- Autoroutes 38,8 %   ■ Routes nationales 19,4 %
- Routes départementales 38,8 %
- Voies communales et autres 3 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par rapport à 2007, le nombre d'accidents avec poids lourd diminue en priorité sur les autoroutes (- 30 %) et sur les routes nationales (- 31 %). En revanche, le nombre de personnes tuées dans les poids lourds sur ces réseaux (60 % de la mortalité des poids lourds) reste constant. Le constat est identique pour les routes départementales et les voies communales. Toutefois, le bilan de la mortalité dans les poids lourds est positif car il passe de 662 en 2007 à 578 tués en 2011.

Par rapport à 2010, le nombre de personnes tuées dans les poids lourds a diminué sur tous les réseaux, à l'exception des autoroutes (+ 9 tués).

<sup>56</sup> La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005-2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux débute à partir de l'année 2007.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DANS LES POIDS LOURDS PAR TYPE DE ROUTE

| Année          | Autoroutes          |                 |                      | RN                  |                 |                      | RD                  |                 |                      | Voies communales et autres |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels        | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 1 203               | 50              | ND                   | 1 708               | 35              | ND                   | 2 067               | 35              | ND                   | 1 313                      | 3               | ND                   | 6 291               | 124             | ND                   |
| 2001           | 1 228               | 42              | ND                   | 1 641               | 40              | ND                   | 1 885               | 56              | ND                   | 1 285                      | 7               | ND                   | 6 039               | 144             | ND                   |
| 2002           | 1 234               | 42              | ND                   | 1 387               | 35              | ND                   | 1 660               | 45              | ND                   | 1 052                      | 12              | ND                   | 5 333               | 134             | ND                   |
| 2003           | 1 079               | 45              | ND                   | 1 158               | 29              | ND                   | 1 368               | 38              | ND                   | 867                        | 2               | ND                   | 4 472               | 114             | ND                   |
| 2004           | 928                 | 27              | ND                   | 1 025               | 24              | ND                   | 1 344               | 31              | ND                   | 915                        | 4               | ND                   | 4 212               | 86              | ND                   |
| 2005           | 1 047               | 31              | 150                  | 1 088               | 26              | 115                  | 1 250               | 28              | 156                  | 1 025                      | 5               | 33                   | 4 410               | 90              | 454                  |
| 2006           | 1 149               | 21              | 182                  | 956                 | 21              | 144                  | 1 564               | 37              | 344                  | 1 144                      | 8               | 56                   | 4 813               | 87              | 726                  |
| 2007           | 1 099               | 26              | 121                  | 697                 | 10              | 86                   | 1 374               | 31              | 212                  | 1 046                      | 1               | 41                   | 4 216               | 68              | 460                  |
| 2008           | 862                 | 22              | 106                  | 566                 | 13              | 69                   | 1 338               | 37              | 188                  | 1 046                      | 4               | 36                   | 3 812               | 76              | 399                  |
| 2009           | 691                 | 17              | 85                   | 504                 | 9               | 56                   | 1 236               | 26              | 225                  | 839                        | 2               | 39                   | 3 270               | 54              | 405                  |
| 2010           | 799                 | 17              | 102                  | 451                 | 14              | 51                   | 1 239               | 31              | 191                  | 800                        | 3               | 19                   | 3 289               | 65              | 363                  |
| 2011           | 770                 | 26              | 93                   | 478                 | 13              | 50                   | 1 141               | 26              | 134                  | 766                        | 2               | 26                   | 3 155               | 67              | 303                  |
| Var. 2011/2010 | -3,6 %              | 52,9 %          | -8,8 %               | 6 %                 | -7,1 %          | -2 %                 | -7,9 %              | -16,1 %         | -29,8 %              | -4,3 %                     | NS              | 36,8 %               | -4,1 %              | 3,1 %           | -16,5 %              |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les poids lourds et les milieux (agglomérations<sup>57</sup> versus rase campagne<sup>58</sup>)

En 2011, les accidents avec au moins un poids lourd se concentrent en rase campagne (62 %) et les décès dans les poids lourds sont très majoritaires dans ce milieu (96 % des tués).

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES PL (BASE 100 - ANNÉE 2000)

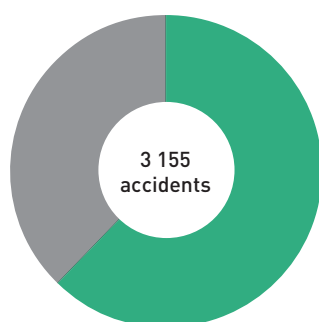


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

<sup>57</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

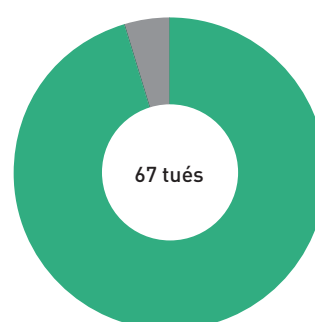
<sup>58</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PL SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 62,3 % ■ Milieu urbain 37,7 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN PL SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 95,5 % ■ Milieu urbain 4,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 2000 et 2011, en moyenne, 90 % des décès dans les poids lourds ont lieu en rase campagne.

Bien qu'elle porte sur des effectifs très réduits, la mortalité dans les poids lourds enregistre les plus nets progrès en milieu urbain (passant de 16 tués en 2000 à 3 tués en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD SELON LE MILIEU

| Année                 | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 3 893               | 108             | ND                   | 2 398               | 16              | ND                   | 6 291               | 124             | ND                   |
| 2001                  | 3 761               | 130             | ND                   | 2 278               | 14              | ND                   | 6 039               | 144             | ND                   |
| 2002                  | 3 480               | 113             | ND                   | 1 853               | 20              | ND                   | 5 333               | 134             | ND                   |
| 2003                  | 2 937               | 107             | ND                   | 1 535               | 7               | ND                   | 4 472               | 114             | ND                   |
| 2004                  | 2 677               | 77              | ND                   | 1 535               | 9               | ND                   | 4 212               | 86              | ND                   |
| 2005                  | 2 711               | 81              | 393                  | 1 699               | 9               | 61                   | 4 410               | 90              | 454                  |
| 2006                  | 3 061               | 75              | 599                  | 1 752               | 12              | 127                  | 4 813               | 87              | 726                  |
| 2007                  | 2 673               | 61              | 390                  | 1 543               | 7               | 70                   | 4 216               | 68              | 460                  |
| 2008                  | 2 321               | 68              | 346                  | 1 491               | 8               | 53                   | 3 812               | 76              | 399                  |
| 2009                  | 1 974               | 51              | 336                  | 1 296               | 3               | 69                   | 3 270               | 54              | 405                  |
| 2010                  | 2 043               | 64              | 311                  | 1 246               | 1               | 52                   | 3 289               | 65              | 363                  |
| 2011                  | 1 965               | 64              | 255                  | 1 190               | 3               | 48                   | 3 155               | 67              | 303                  |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,8 %</b>      | <b>0 %</b>      | <b>- 18 %</b>        | <b>- 4,5 %</b>      | <b>200 %</b>    | <b>- 7,7 %</b>       | <b>- 4,1 %</b>      | <b>3,1 %</b>    | <b>- 16,5 %</b>      |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les poids lourds – collisions et obstacles

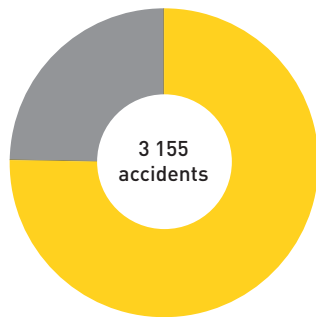
Les effectifs de personnes tuées dans les poids lourds ne sont pas assez conséquents pour analyser avec pertinence ces thématiques et enregistrer des tendances. Cette rubrique n'est donc pas traitée pour cette catégorie spécifique d'utilisateurs.

Les poids lourds et la luminosité (jour versus nuit)

En 2011, les accidents corporels avec au moins un poids lourd se déroulent le jour (75 %) et 61 % de la mortalité est diurne.

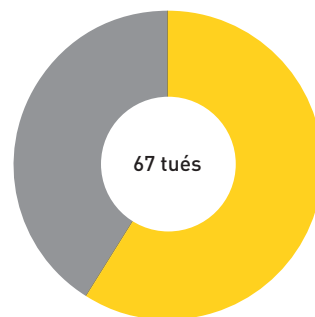
Depuis 2000, les tués dans les poids lourds ont progressé de manière similaire indépendamment du jour et de la nuit. La baisse est d'environ 45 %. Par rapport à 2010, l'année 2011 ajuste la répartition des tués vers une convergence en termes d'amélioration avec + 12 tués de jour dans les poids lourds et - 10 tués de nuit.

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC PL SELON LA LUMINOSITÉ



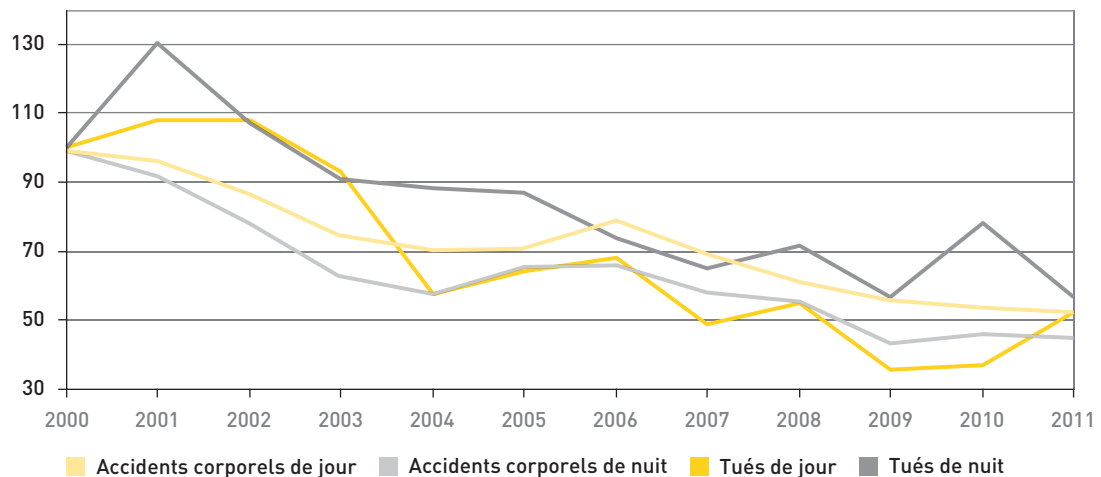
Jour 75,3 % Nuit 24,7 %

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DANS UN PL SELON LA LUMINOSITÉ



Jour 61,2 % Nuit 38,8 %

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES PL (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD SELON LA LUMINOSITÉ

| Année                 | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 4 590               | 78              | ND                   | 1 701               | 46              | ND                   | 6 291               | 124             | ND                   |
| 2001                  | 4 463               | 84              | ND                   | 1 576               | 60              | ND                   | 6 039               | 144             | ND                   |
| 2002                  | 4 010               | 84              | ND                   | 1 323               | 49              | ND                   | 5 333               | 134             | ND                   |
| 2003                  | 3 411               | 73              | ND                   | 1 061               | 42              | ND                   | 4 472               | 114             | ND                   |
| 2004                  | 3 226               | 45              | ND                   | 986                 | 41              | ND                   | 4 212               | 86              | ND                   |
| 2005                  | 3 298               | 50              | 282                  | 1 112               | 40              | 172                  | 4 410               | 90              | 454                  |
| 2006                  | 3 674               | 53              | 491                  | 1 139               | 34              | 235                  | 4 813               | 87              | 726                  |
| 2007                  | 3 214               | 38              | 311                  | 1 002               | 30              | 149                  | 4 216               | 68              | 460                  |
| 2008                  | 2 854               | 43              | 268                  | 958                 | 33              | 131                  | 3 812               | 76              | 399                  |
| 2009                  | 2 542               | 28              | 284                  | 728                 | 26              | 121                  | 3 270               | 54              | 405                  |
| 2010                  | 2 499               | 29              | 257                  | 790                 | 36              | 106                  | 3 289               | 65              | 363                  |
| 2011                  | 2 377               | 41              | 196                  | 778                 | 26              | 107                  | 3 155               | 67              | 303                  |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 4,9 %</b>      | <b>41,4 %</b>   | <b>- 23,7 %</b>      | <b>- 1,5 %</b>      | <b>- 27,8 %</b> | <b>0,9 %</b>         | <b>- 4,1 %</b>      | <b>3,1 %</b>    | <b>- 16,5 %</b>      |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les poids lourds – mois, jours et heures

Les accidents avec poids lourd selon les mois sont invariants de 2000 à 2011.

Globalement, le nombre d'accidents est relativement linéaire sur l'ensemble de l'année hors mois d'août où l'activité économique industrielle hors tourisme est nettement diminuée. Les trafics de poids lourds sont de fait contractés. La part mensuelle des accidents corporels est minimale en août (7 % en moyenne sur la période 2000-2011 pour un poids moyen de  $1/12 = 8,3\%$ ).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD SELON LE MOIS

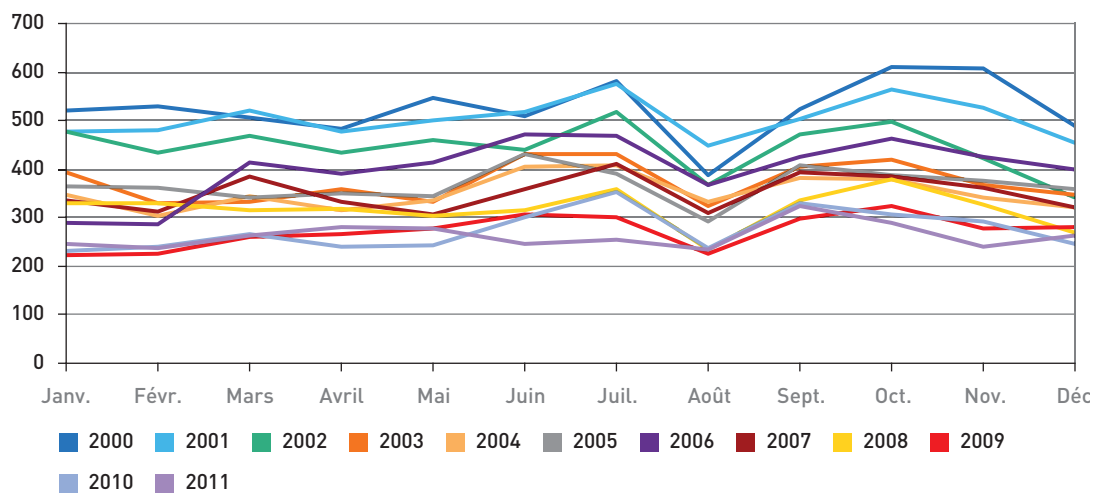
| Année             |                     | Janv. | Févr.  | Mars    | Avril | Mai    | Jun     | Juil.   | Août   | Sept.  | Oct.    | Nov.    | Déc.    |
|-------------------|---------------------|-------|--------|---------|-------|--------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|
| 2000              | Accidents corporels | 522   | 528    | 506     | 482   | 548    | 509     | 581     | 387    | 524    | 609     | 606     | 489     |
|                   | Personnes tuées     | 7     | 10     | 13      | 12    | 9      | 13      | 19      | 11     | 10     | 9       | 11      | 2       |
| 2001              | Accidents corporels | 476   | 481    | 521     | 477   | 499    | 517     | 575     | 447    | 503    | 563     | 527     | 453     |
|                   | Personnes tuées     | 16    | 7      | 6       | 7     | 11     | 16      | 15      | 13     | 12     | 12      | 12      | 17      |
| 2002              | Accidents corporels | 477   | 435    | 469     | 435   | 460    | 440     | 518     | 366    | 472    | 498     | 421     | 342     |
|                   | Personnes tuées     | 12    | 13     | 13      | 17    | 6      | 12      | 14      | 3      | 6      | 13      | 14      | 11      |
| 2003              | Accidents corporels | 393   | 329    | 334     | 358   | 334    | 430     | 431     | 323    | 406    | 419     | 368     | 347     |
|                   | Personnes tuées     | 11    | 9      | 7       | 13    | 11     | 10      | 11      | 11     | 6      | 7       | 11      | 9       |
| 2004              | Accidents corporels | 346   | 304    | 343     | 314   | 336    | 406     | 408     | 332    | 381    | 380     | 340     | 322     |
|                   | Personnes tuées     | 11    | 3      | 4       | 4     | 3      | 7       | 7       | 13     | 9      | 7       | 11      | 5       |
| 2005              | Accidents corporels | 364   | 363    | 342     | 351   | 343    | 432     | 391     | 292    | 409    | 387     | 376     | 360     |
|                   | Personnes tuées     | 5     | 9      | 6       | 12    | 3      | 8       | 8       | 6      | 9      | 9       | 8       | 7       |
| 2006              | Accidents corporels | 288   | 286    | 415     | 391   | 413    | 472     | 470     | 366    | 425    | 463     | 426     | 398     |
|                   | Personnes tuées     | 3     | 2      | 7       | 8     | 3      | 5       | 13      | 12     | 9      | 9       | 5       | 11      |
| 2007              | Accidents corporels | 335   | 312    | 386     | 334   | 308    | 360     | 410     | 310    | 392    | 385     | 362     | 322     |
|                   | Personnes tuées     | 6     | 2      | 4       | 7     | 4      | 4       | 8       | 4      | 9      | 5       | 11      | 4       |
| 2008              | Accidents corporels | 330   | 329    | 315     | 317   | 304    | 316     | 358     | 235    | 335    | 378     | 327     | 268     |
|                   | Personnes tuées     | 10    | 5      | 5       | 6     | 6      | 6       | 6       | 4      | 5      | 10      | 9       | 4       |
| 2009              | Accidents corporels | 222   | 227    | 259     | 266   | 279    | 308     | 300     | 226    | 298    | 325     | 278     | 282     |
|                   | Personnes tuées     | 5     | 6      | 5       | 6     | 4      | 0       | 7       | 3      | 6      | 4       | 4       | 4       |
| 2010              | Accidents corporels | 232   | 239    | 267     | 239   | 243    | 302     | 353     | 238    | 329    | 308     | 293     | 246     |
|                   | Personnes tuées     | 5     | 2      | 7       | 6     | 5      | 5       | 10      | 5      | 5      | 9       | 3       | 3       |
| 2011              | Accidents corporels | 245   | 236    | 262     | 282   | 278    | 246     | 255     | 235    | 323    | 290     | 241     | 262     |
|                   | Personnes tuées     | 4     | 5      | 6       | 12    | 5      | 6       | 4       | 4      | 7      | 5       | 2       | 7       |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents corporels | 353   | 339    | 368     | 354   | 362    | 395     | 421     | 313    | 400    | 417     | 380     | 341     |
|                   | Personnes tuées     | 8     | 6      | 7       | 9     | 6      | 8       | 10      | 7      | 8      | 8       | 8       | 7       |
| %<br>par mois     | Accidents corporels | 7,9 % | 7,6 %  | 8,3 %   | 8 %   | 8,2 %  | 8,9 %   | 9,5 %   | 7 %    | 9 %    | 9,4 %   | 8,6 %   | 7,7 %   |
|                   | Personnes tuées     | 8,5 % | 6,6 %  | 7,6 %   | 10 %  | 6,3 %  | 8,3 %   | 11 %    | 8 %    | 8,4 %  | 8,9 %   | 9 %     | 7,6 %   |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 5,6 % | -1,3 % | -1,9 %  | 18 %  | 14,4 % | -18,5 % | -27,8 % | -1,3 % | -1,8 % | -5,8 %  | -17,7 % | 6,5 %   |
|                   | Personnes tuées     | -20 % | 150 %  | -14,3 % | 100 % | 0 %    | 20 %    | -60 %   | -20 %  | 40 %   | -44,4 % | -33,3 % | 133,3 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC PL SELON LES MOIS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Les accidents corporels avec au moins un poids lourd s'effondrent en fin de semaine (577 en moyenne en 2011 du lundi au vendredi contre 203 le samedi et 68 le dimanche). Cette situation correspond aux baisses de trafic des poids lourds puisque ces véhicules, sauf exception, ne sont pas autorisés à circuler du samedi 22 heures au dimanche 22 heures.

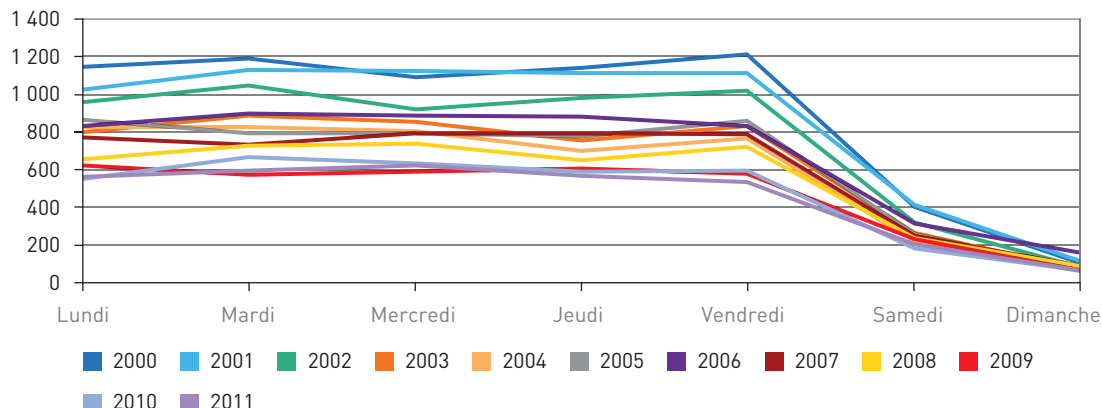
## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD SELON LE JOUR

| Année             |                     | Lundi    | Mardi    | Mercredi | Jeudi   | Vendredi | Samedi   | Dimanche |
|-------------------|---------------------|----------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|
| 2000              | Accidents corporels | 1 147    | 1 191    | 1 093    | 1 141   | 1 210    | 404      | 105      |
|                   | Personnes tuées     | 38       | 28       | 16       | 19      | 11       | 10       | 2        |
| 2001              | Accidents corporels | 1 026    | 1 128    | 1 126    | 1 113   | 1 116    | 416      | 114      |
|                   | Personnes tuées     | 26       | 31       | 26       | 18      | 29       | 9        | 6        |
| 2002              | Accidents corporels | 961      | 1 045    | 920      | 983     | 1 021    | 322      | 81       |
|                   | Personnes tuées     | 25       | 20       | 30       | 21      | 16       | 17       | 4        |
| 2003              | Accidents corporels | 801      | 885      | 855      | 756     | 834      | 267      | 74       |
|                   | Personnes tuées     | 20       | 22       | 17       | 25      | 18       | 11       | 1        |
| 2004              | Accidents corporels | 828      | 826      | 806      | 699     | 768      | 223      | 62       |
|                   | Personnes tuées     | 13       | 18       | 16       | 19      | 11       | 9        | 0        |
| 2005              | Accidents corporels | 864      | 792      | 794      | 777     | 858      | 259      | 66       |
|                   | Personnes tuées     | 17       | 16       | 22       | 18      | 11       | 4        | 2        |
| 2006              | Accidents corporels | 833      | 899      | 887      | 882     | 835      | 315      | 162      |
|                   | Personnes tuées     | 16       | 16       | 11       | 20      | 11       | 8        | 5        |
| 2007              | Accidents corporels | 773      | 734      | 791      | 795     | 786      | 249      | 88       |
|                   | Personnes tuées     | 14       | 19       | 9        | 12      | 8        | 4        | 2        |
| 2008              | Accidents corporels | 654      | 727      | 736      | 649     | 722      | 235      | 89       |
|                   | Personnes tuées     | 12       | 22       | 15       | 11      | 8        | 5        | 3        |
| 2009              | Accidents corporels | 624      | 575      | 590      | 608     | 576      | 229      | 68       |
|                   | Personnes tuées     | 11       | 12       | 12       | 7       | 5        | 6        | 1        |
| 2010              | Accidents corporels | 551      | 668      | 635      | 590     | 596      | 182      | 67       |
|                   | Personnes tuées     | 17       | 5        | 6        | 20      | 9        | 7        | 1        |
| 2011              | Accidents corporels | 561      | 596      | 625      | 570     | 532      | 203      | 68       |
|                   | Personnes tuées     | 11       | 17       | 18       | 11      | 6        | 4        | 0        |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents corporels | 802      | 839      | 822      | 797     | 821      | 275      | 87       |
|                   | Personnes tuées     | 18       | 19       | 16       | 17      | 12       | 8        | 2        |
| %<br>par jour     | Accidents corporels | 18,1 %   | 18,9 %   | 18,5 %   | 17,9 %  | 18,5 %   | 6,2 %    | 2 %      |
|                   | Personnes tuées     | 19,8 %   | 20,4 %   | 17,8 %   | 18,2 %  | 12,8 %   | 8,3 %    | 2,5 %    |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 1,8 %    | - 10,8 % | - 1,6 %  | - 3,4 % | - 10,7 % | 11,5 %   | 1,5 %    |
|                   | Personnes tuées     | - 35,3 % | 240 %    | 200 %    | - 45 %  | - 33,3 % | - 42,9 % | - 100 %  |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC PL SELON LES JOURS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



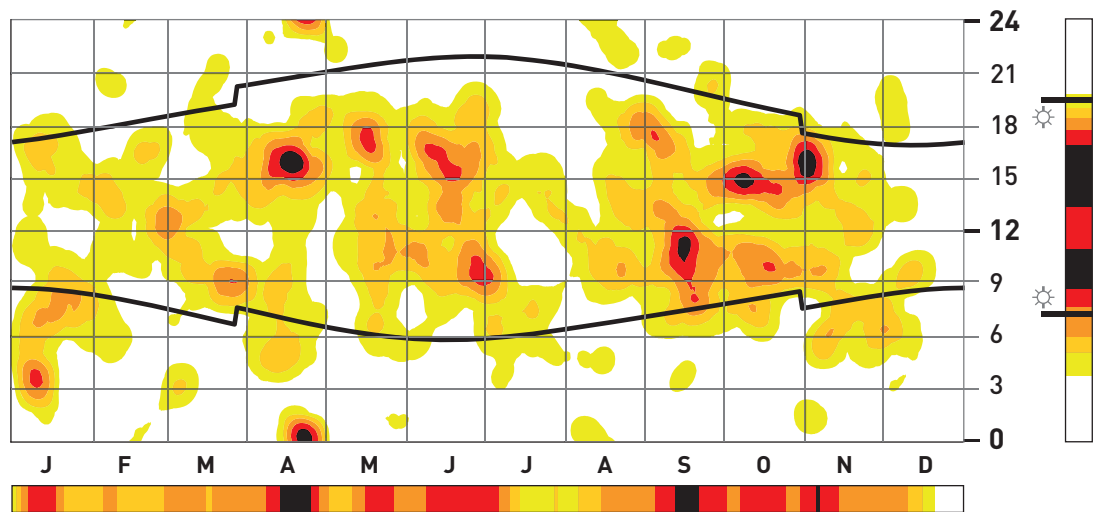
Compte tenu du faible effectif de personnes tuées dans les poids lourds, la représentation<sup>59</sup> croisée des heures et jours prend en compte les tués dans un accident impliquant un poids lourd (578 personnes tuées dans les accidents avec au moins un poids lourd contre 67 tués dans les poids lourds).

Elle fait ressortir une mortalité de jour concentrée aux heures ouvrées (entre 9 heures et 18 heures).

La fréquence de mortalité augmente de mars à juin et de septembre à novembre.

Un seul accident de poids lourd cumule un nombre de tués élevé en 2011. Il a eu lieu le 28 avril 2011 sur autoroute à 0 heure 15 minutes. Son bilan est de 7 tués. Il explique le pic sur le graphique à cette même période.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DES ACCIDENTS AVEC PL SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



| Tués/heure | 0,02 | 0,08 | 0,14 | 0,19 | 0,25 | 0,30 | Moy. 0,07  |
|------------|------|------|------|------|------|------|------------|
| Tués       | 96   | 192  | 167  | 82   | 32   | 10   | Tot. 578   |
| % tués     | 17 % | 33 % | 29 % | 14 % | 6 %  | 2 %  | Tot. 100 % |
| % année    | 53 % | 26 % | 14 % | 5 %  | 1 %  | 0 %  | Tot. 100 % |

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal

Total : 578 tués/an, soit 0,07 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>59</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

*La responsabilité présumée<sup>60</sup> des conducteurs de poids lourd dans les accidents*

En 2011, la responsabilité présumée des conducteurs de poids lourd est de 40 % dans les accidents corporels et 28 % dans les accidents mortels. Cette part se détache nettement de celle de l'ensemble des conducteurs. L'écart est de 29 points pour les accidents mortels (28 % pour les poids lourds contre 57 % toutes catégories confondues).

Il est réduit à 6 points pour les accidents corporels (40 % pour les poids lourds contre 46 % pour l'ensemble des accidents).

À l'inverse de l'ensemble des conducteurs, la responsabilité des conducteurs de poids lourd en 2011 est à la baisse (- 4,8 % pour les accidents corporels et - 15 % pour les seuls accidents mortels).

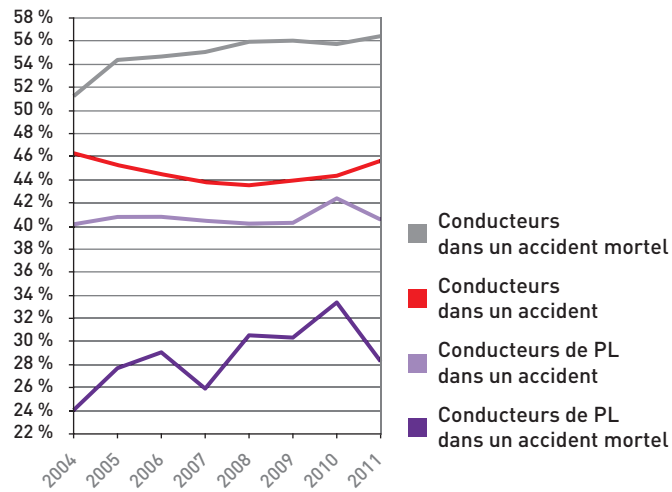
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS DE POIDS LOURD  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année          |                     | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Total conducteurs | Part des conducteurs responsables |
|----------------|---------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------------|
| 2000           | Accidents corporels | 5 283                        | 1 327                    | 6 610             | 20,1 %                            |
|                | Accidents mortels   | 841                          | 72                       | 913               | 7,9 %                             |
| 2001           | Accidents corporels | 5 072                        | 1 276                    | 6 348             | 20,1 %                            |
|                | Accidents mortels   | 870                          | 76                       | 946               | 8 %                               |
| 2002           | Accidents corporels | 4 450                        | 1 163                    | 5 613             | 20,7 %                            |
|                | Accidents mortels   | 826                          | 67                       | 893               | 7,5 %                             |
| 2003           | Accidents corporels | 3 690                        | 1 031                    | 4 721             | 21,8 %                            |
|                | Accidents mortels   | 658                          | 42                       | 700               | 6 %                               |
| 2004           | Accidents corporels | 2 666                        | 1 786                    | 4 452             | 40,1 %                            |
|                | Accidents mortels   | 506                          | 160                      | 666               | 24 %                              |
| 2005           | Accidents corporels | 2 747                        | 1 896                    | 4 643             | 40,8 %                            |
|                | Accidents mortels   | 504                          | 193                      | 697               | 27,7 %                            |
| 2006           | Accidents corporels | 3 036                        | 2 093                    | 5 129             | 40,8 %                            |
|                | Accidents mortels   | 475                          | 195                      | 670               | 29,1 %                            |
| 2007           | Accidents corporels | 2 617                        | 1 782                    | 4 399             | 40,5 %                            |
|                | Accidents mortels   | 469                          | 164                      | 633               | 25,9 %                            |
| 2008           | Accidents corporels | 2 347                        | 1 580                    | 3 927             | 40,2 %                            |
|                | Accidents mortels   | 403                          | 177                      | 580               | 30,5 %                            |
| 2009           | Accidents corporels | 2 037                        | 1 371                    | 3 408             | 40,2 %                            |
|                | Accidents mortels   | 338                          | 147                      | 485               | 30,3 %                            |
| 2010           | Accidents corporels | 1 968                        | 1 453                    | 3 421             | 42,5 %                            |
|                | Accidents mortels   | 356                          | 178                      | 534               | 33,3 %                            |
| 2011           | Accidents corporels | 1 976                        | 1 341                    | 3 317             | 40,4 %                            |
|                | Accidents mortels   | 400                          | 158                      | 558               | 28,3 %                            |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | 0,4 %                        | - 7,7 %                  | - 3 %             | - 4,8 %                           |
|                | Accidents mortels   | 12,4 %                       | - 11,2 %                 | 4,5 %             | - 15,1 %                          |

Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>60</sup> Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années où la régularité est nettement meilleure (de 2004 à 2011).

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE CONDUCTEURS DE PL ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de poids lourds dans les accidents

La part de conducteurs de poids lourd alcoolisés dans les accidents corporels est de 1 % en moyenne de 2000 à 2011 (0,9 % en 2011) alors que ce taux est de l'ordre de 6 % pour l'ensemble des conducteurs. L'usage exclusivement professionnel des poids lourds est à l'origine de cet écart.

Dans les accidents mortels, le pourcentage de conducteurs de poids lourds au taux d'alcoolémie positif est très réduit (1,5 % en moyenne de 2000 à 2011). Fait notable en 2011, aucun conducteur de poids lourd impliqué dans un accident mortel n'a été déclaré positif aux tests d'alcoolémie.

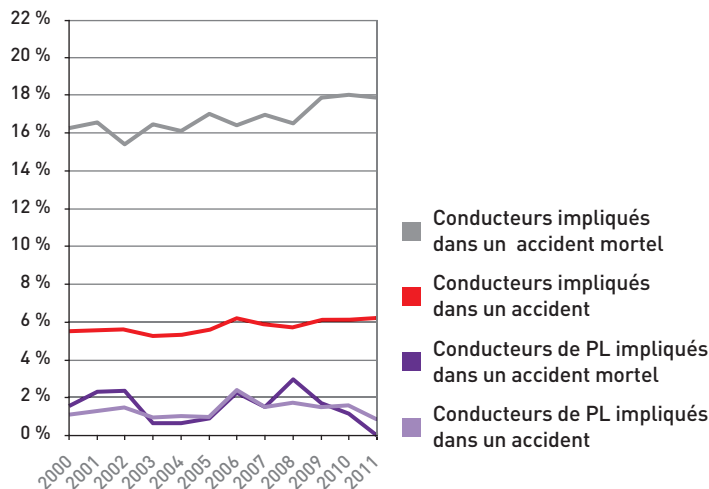
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS DE POIDS LOURD ALCOOLISÉS  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

317

| Année             |              | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|-------------------|--------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000              | Accidents    | 6 610                           | 6 292                       | 95,2                                    | 69                                   | 1,1                                       |
|                   | Dont mortels | 913                             | 842                         | 92,2                                    | 13                                   | 1,5                                       |
| 2001              | Accidents    | 6 348                           | 6 024                       | 94,9                                    | 80                                   | 1,3                                       |
|                   | Dont mortels | 946                             | 873                         | 92,3                                    | 20                                   | 2,3                                       |
| 2002              | Accidents    | 5 613                           | 5 294                       | 94,3                                    | 80                                   | 1,5                                       |
|                   | Dont mortels | 893                             | 800                         | 89,6                                    | 19                                   | 2,4                                       |
| 2003              | Accidents    | 4 721                           | 4 435                       | 93,9                                    | 43                                   | 1   |
|                   | Dont mortels | 700                             | 628                         | 89,7                                    | 4                                    | 0,6                                       |
| 2004              | Accidents    | 4 452                           | 3 921                       | 88,1                                    | 41                                   | 1   |
|                   | Dont mortels | 666                             | 597                         | 89,6                                    | 4                                    | 0,7                                       |
| 2005              | Accidents    | 4 643                           | 4 309                       | 92,8                                    | 42                                   | 1   |
|                   | Dont mortels | 697                             | 653                         | 93,7                                    | 6                                    | 0,9                                       |
| 2006              | Accidents    | 5 129                           | 4 771                       | 93                                      | 118                                  | 2,5                                       |
|                   | Dont mortels | 670                             | 614                         | 91,6                                    | 14                                   | 2,3                                       |
| 2007              | Accidents    | 4 399                           | 4 077                       | 92,7                                    | 61                                   | 1,5                                       |
|                   | Dont mortels | 633                             | 593                         | 93,7                                    | 9                                    | 1,5                                       |
| 2008              | Accidents    | 3 927                           | 3 590                       | 91,4                                    | 63                                   | 1,8                                       |
|                   | Dont mortels | 580                             | 542                         | 93,4                                    | 16                                   | 3   |
| 2009              | Accidents    | 3 418                           | 3 142                       | 91,9                                    | 48                                   | 1,5                                       |
|                   | Dont mortels | 485                             | 464                         | 95,7                                    | 8                                    | 1,7                                       |
| 2010              | Accidents    | 3 423                           | 3 182                       | 93                                      | 52                                   | 1,6                                       |
|                   | Dont mortels | 534                             | 510                         | 95,5                                    | 6                                    | 1,2                                       |
| 2011              | Accidents    | 3 317                           | 3 033                       | 91,4                                    | 26                                   | 0,9                                       |
|                   | Dont mortels | 558                             | 522                         | 93,5                                    | 0                                    | 0   |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents    | - 3,1 %                         | - 4,7 %                     | - 1,6                                   | - 50 %                               | - 47,5                                    |
|                   | Dont mortels | 4,5 %                           | 2,4 %                       | - 2                                     | - 100 %                              | - 100                                     |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE UTILISATEURS DE PL ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

**Les transports en commun (TC)**

**Souvent à la une de l'actualité, l'accidentalité des véhicules de transport en commun est limitée plus particulièrement en nombre de victimes. On rappellera qu'aucun tué n'a été enregistré en 2011.**

Les enjeux globaux de l'accidentalité de cette catégorie d'utilisateurs méritent cependant que les données détaillées soient fournies.

Compte tenu de cette spécificité statistique, les éléments présentés ci-après, comparativement aux autres catégories, sont plus réduits et n'offrent pas le même niveau de compréhension de cette accidentalité.

Le transport en autocars ou en autobus est un moyen de transport très sûr. La mortalité dans ces véhicules est globalement faible. Le nombre de victimes peut toutefois connaître des variations très contrastées d'une année sur l'autre à la suite d'un seul accident présentant un bilan humain lourd. On citera plusieurs accidents gardés en mémoire qui se sont montrés particulièrement graves comme :

- celui de Beaune, le 31 juillet 1982, dans lequel 53 victimes ont péri ;
- celui de Roquemaure, le 10 juillet 1995, qui avait coûté la vie à 22 passagers ;
- celui de l'autoroute A26, dans la banlieue nord de Lyon, le 17 mai 2003, où 28 touristes allemands ont trouvé la mort ;
- ou, plus récemment, celui d'un car de pèlerins polonais le 22 juillet 2007, avec un bilan de 26 personnes tuées.

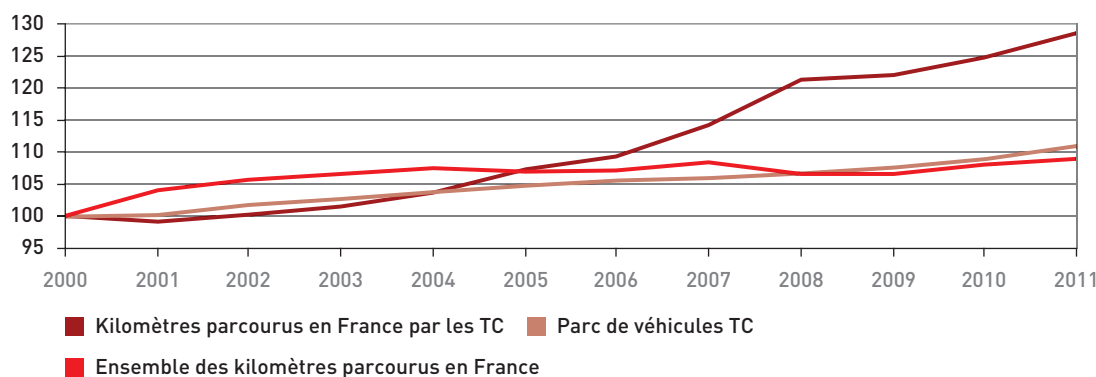
Parc et parcours des véhicules de transports en commun

Le parc total de véhicules de transport en commun s'accroît régulièrement au fil des années. Il a augmenté d'environ 10 % depuis 2000, soit une variation supérieure à l'ensemble du parc des véhicules motorisés, notamment depuis 2008. En volume, le parc de véhicules de transport en commun est faible (0,25 % du parc total).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

| Année          | Véhicules de transport en commun |   | Kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules |
|----------------|----------------------------------|---|---|
|                | Parc en milliers de véhicules    | Kilomètres parcourus en France (en milliards de km) |   |
| 2000           | 81                               | 2,7   | 518,2   |
| 2001           | 81                               | 2,7   | 539   |
| 2002           | 83                               | 2,7   | 547,8   |
| 2003           | 83                               | 2,8   | 552,7   |
| 2004           | 84                               | 2,8   | 557,1   |
| 2005           | 85                               | 2,9   | 554,3   |
| 2006           | 86                               | 3   | 555,2   |
| 2007           | 86                               | 3,1   | 561,6   |
| 2008           | 87                               | 3,3   | 552,7   |
| 2009           | 87                               | 3,3   | 552,2   |
| 2010           | 88                               | 3,4   | 560,4   |
| 2011           | 90                               | 3,5   | 565   |
| Var. 2011/2010 | 1,9 %                            | 3 %   | 0,8 %   |

## ↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Les parcours effectués par les véhicules de transport en commun connaissent un essor important (environ + 30 % depuis 2000), soit une variation 2,5 fois plus élevée tous véhicules motorisés confondus.

La hausse de 2011 (+ 3 % par rapport à 2010) confirme cette tendance.

Bilan général de l'accidentalité des TC

En 2011, 1,7 % des accidents corporels ont impliqué un véhicule de transport en commun (1 099 accidents pour 65 024 au total). En 2000, cette part était de 1,4 %. Sur la période 2000-2005, la part des accidents corporels avec au moins un véhicule de transport en commun était de 1,5 % en moyenne, alors que, sur la période 2006-2011, elle était de 1,6 %.

Depuis 2000, la baisse des accidents corporels avec un véhicule de transport en commun est de - 37 % et celle des blessés de - 56 %. La mortalité dans un transport en commun est passée de 20 décès en 2000 à 0 en 2011, mais, depuis 2000, cette mortalité est très fluctuante (47 tués en 2003, 35 tués en 2007 et 19 en 2008).

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents a augmenté légèrement de 3,4 %, mais le nombre d'accidents mortels a diminué de 16,9 %. Compte tenu des fortes hausses des parcours des véhicules de transport en commun, *a minima*, on peut s'attendre à ce que l'évolution haussière des accidents se prolonge.

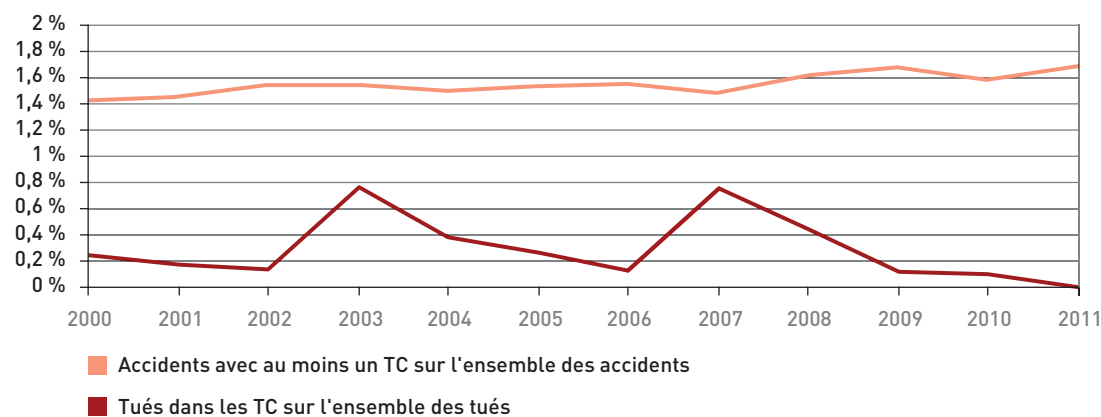


↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Nb de véhicules dans les accidents corporels | Personnes tuées | Blessés         | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|--|-----------------|-----------------|---------------------------|
| 2000                  | 1 734               | ND                     | 1 751  | 20              | 1 113           | ND                        |
| 2001                  | 1 693               | ND                     | 1 713  | 14              | 959             | ND                        |
| 2002                  | 1 626               | ND                     | 1 643  | 11              | 904             | ND                        |
| 2003                  | 1 396               | ND                     | 1 405  | 47              | 869             | ND                        |
| 2004                  | 1 282               | ND                     | 1 295  | 21              | 732             | ND                        |
| 2005                  | 1 302               | 73                     | 1 320  | 14              | 926             | 170                       |
| 2006                  | 1 246               | 67                     | 1 257  | 6               | 822             | 263                       |
| 2007                  | 1 202               | 72                     | 1 213  | 35              | 828             | 160                       |
| 2008                  | 1 210               | 60                     | 1 220  | 19              | 765             | 173                       |
| 2009                  | 1 218               | 63                     | 1 235  | 5               | 665             | 101                       |
| 2010                  | 1 063               | 59                     | 1 076  | 4               | 567             | 77                        |
| 2011                  | 1 099               | 49                     | 1 103  | 0               | 498             | 56                        |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>3,4 %</b>        | <b>- 16,9 %</b>        | <b>2,5 %</b>                                 | <b>- 100 %</b>  | <b>- 12,2 %</b> | <b>- 27,3 %</b>           |

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DANS L'ACCIDENTALITÉ

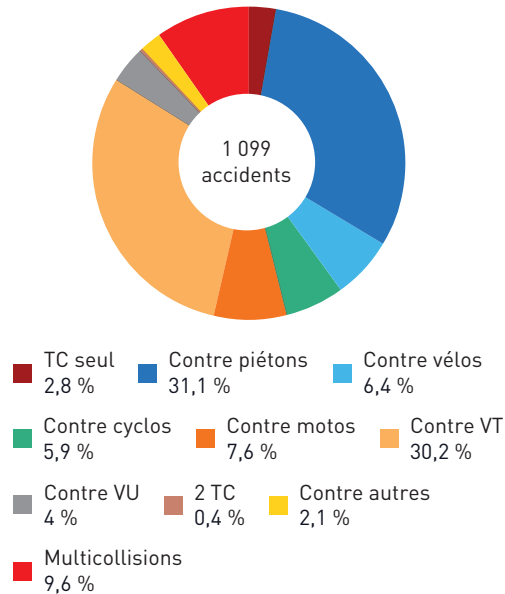
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Les antagonistes des TC

Mode de déplacement très urbain, en 2011, les véhicules de transport en commun sont majoritairement accidentés avec les piétons (31 %) puis les voitures de tourisme (30 %).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC TC SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

La mortalité dans les accidents avec au moins un véhicule de transport en commun a été divisée par trois depuis 2000 (149 tués en 2000 contre 49 tués en 2011). Dans ces accidents, les piétons paient un lourd tribut : 20 tués en 2011, et aucune évolution en nombre depuis 2000.

Les personnes tuées dans les voitures de tourisme, suite aux collisions avec un véhicule de transport en commun, ont le plus profité de la baisse de la mortalité dans les accidents de transport en commun (60 tués en 2000 et seulement 5 tués en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON L'ANTAGONISTE

| Année           | Accidents corporels |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|-----------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                 | 2000                | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         |
| TC seul         | 57                  | 38           | 52           | 45           | 46           | 55           | 45           | 50           | 52           | 53           | 40           | 31           |
| Contre piéton   | 457                 | 452          | 460          | 356          | 352          | 367          | 325          | 343          | 319          | 343          | 313          | 342          |
| Contre vélo     | 56                  | 65           | 50           | 77           | 74           | 72           | 95           | 69           | 70           | 65           | 46           | 70           |
| Contre cyclo    | 108                 | 111          | 111          | 89           | 104          | 79           | 78           | 76           | 100          | 83           | 64           | 65           |
| Contre moto     | 81                  | 99           | 79           | 63           | 63           | 96           | 90           | 88           | 90           | 78           | 82           | 83           |
| Contre VT       | 662                 | 669          | 590          | 543          | 447          | 438          | 427          | 388          | 372          | 402          | 361          | 332          |
| Contre VU       | 55                  | 50           | 51           | 35           | 24           | 23           | 26           | 43           | 45           | 34           | 30           | 44           |
| 2 TC            | 10                  | 9            | 12           | 7            | 10           | 10           | 4            | 3            | 5            | 8            | 8            | 4            |
| Contre autre    | 41                  | 41           | 42           | 38           | 27           | 38           | 31           | 38           | 33           | 29           | 24           | 23           |
| Multicollisions | 207                 | 159          | 179          | 143          | 135          | 124          | 125          | 104          | 124          | 123          | 95           | 105          |
| <b>Total</b>    | <b>1 734</b>        | <b>1 693</b> | <b>1 626</b> | <b>1 396</b> | <b>1 282</b> | <b>1 302</b> | <b>1 246</b> | <b>1 202</b> | <b>1 210</b> | <b>1 218</b> | <b>1 063</b> | <b>1 099</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES USAGERS DE TRANSPORT EN COMMUN SELON L'ANTAGONISTE

| Année                       | Personnes tuées |               |              |               |             |               |               |               |               |              |             |           |
|-----------------------------|-----------------|---------------|--------------|---------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|-------------|-----------|
|                             | 2000            | 2001          | 2002         | 2003          | 2004        | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009         | 2010        | 2011      |
| TC seul                     | 9               | 11            | 2            | 42            | 15          | 11            | 1             | 33            | 10            | 2            | 3           | 0         |
| Contre piéton               | 0               | 0             | 0            | 0             | 0           | 0             | 0             | 0             | 0             | 0            | 0           | 0         |
| Contre vélo                 | 0               | 0             | 0            | 0             | 0           | 0             | 0             | 0             | 0             | 0            | 0           | 0         |
| Contre cyclo                | 0               | 0             | 0            | 0             | 0           | 0             | 0             | 0             | 0             | 0            | 0           | 0         |
| Contre moto                 | 0               | 0             | 0            | 0             | 0           | 0             | 0             | 0             | 0             | 0            | 0           | 0         |
| Contre VT                   | 1               | 0             | 3            | 3             | 0           | 2             | 1             | 0             | 1             | 1            | 0           | 0         |
| Contre VU                   | 1               | 0             | 0            | 1             | 0           | 0             | 0             | 0             | 0             | 0            | 0           | 0         |
| 2 TC                        | 0               | 0             | 0            | 0             | 0           | 0             | 0             | 0             | 0             | 0            | 0           | 0         |
| Contre autre                | 1               | 2             | 5            | 0             | 0           | 0             | 0             | 2             | 7             | 2            | 1           | 0         |
| Multicollisions             | 9               | 1             | 0            | 1             | 6           | 1             | 4             | 0             | 1             | 0            | 0           | 0         |
| <b>Total</b>                | <b>20</b>       | <b>14</b>     | <b>11</b>    | <b>47</b>     | <b>21</b>   | <b>14</b>     | <b>6</b>      | <b>35</b>     | <b>19</b>     | <b>5</b>     | <b>4</b>    | <b>0</b>  |
| <b>Mortalité solo</b>       | <b>42,1 %</b>   | <b>76,9 %</b> | <b>20 %</b>  | <b>88,6 %</b> | <b>70 %</b> | <b>78,6 %</b> | <b>16,7 %</b> | <b>94,3 %</b> | <b>52,6 %</b> | <b>40 %</b>  | <b>75 %</b> | <b>NS</b> |
| <b>Vulnérabilité en duo</b> | <b>3,1 %</b>    | <b>2,3 %</b>  | <b>9,6 %</b> | <b>5,4 %</b>  | <b>ND</b>   | <b>3 %</b>    | <b>1,8 %</b>  | <b>3,2 %</b>  | <b>14,3 %</b> | <b>5,4 %</b> | <b>2 %</b>  | <b>ND</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON L'ANTAGONISTE

| Année                           | Personnes tuées |               |              |               |               |               |              |               |               |              |              |            |
|---------------------------------|-----------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|--------------|------------|
|                                 | 2000            | 2001          | 2002         | 2003          | 2004          | 2005          | 2006         | 2007          | 2008          | 2009         | 2010         | 2011       |
| TC seul                         | 9               | 11            | 2            | 42            | 15            | 11            | 1            | 33            | 10            | 2            | 3            | 0          |
| Contre piéton                   | 24              | 24            | 22           | 19            | 24            | 21            | 15           | 21            | 10            | 12           | 15           | 20         |
| Contre vélo                     | 1               | 3             | 3            | 5             | 7             | 3             | 5            | 5             | 5             | 3            | 2            | 2          |
| Contre cyclo                    | 9               | 6             | 9            | 7             | 6             | 3             | 7            | 4             | 2             | 2            | 3            | 2          |
| Contre moto                     | 5               | 18            | 4            | 6             | 4             | 12            | 1            | 5             | 4             | 13           | 12           | 6          |
| Contre VT                       | 61              | 40            | 41           | 37            | 25            | 28            | 27           | 23            | 25            | 19           | 15           | 5          |
| Contre VU                       | 3               | 0             | 2            | 2             | 0             | 0             | 1            | 1             | 2             | 3            | 3            | 4          |
| 2 TC                            | 0               | 0             | 0            | 0             | 0             | 0             | 0            | 0             | 0             | 0            | 0            | 0          |
| Contre autre                    | 2               | 2             | 7            | 1             | 0             | 0             | 1            | 3             | 8             | 4            | 1            | 0          |
| Multicollisions                 | 32              | 15            | 19           | 7             | 17            | 8             | 16           | 12            | 12            | 9            | 6            | 10         |
| <b>Total</b>                    | <b>145</b>      | <b>119</b>    | <b>110</b>   | <b>128</b>    | <b>98</b>     | <b>86</b>     | <b>74</b>    | <b>107</b>    | <b>78</b>     | <b>67</b>    | <b>60</b>    | <b>49</b>  |
| <b>Ratio tués TC/ tués acc.</b> | <b>14 %</b>     | <b>11,7 %</b> | <b>9,7 %</b> | <b>36,7 %</b> | <b>21,7 %</b> | <b>16,3 %</b> | <b>8,1 %</b> | <b>32,7 %</b> | <b>24,4 %</b> | <b>7,5 %</b> | <b>6,7 %</b> | <b>0 %</b> |

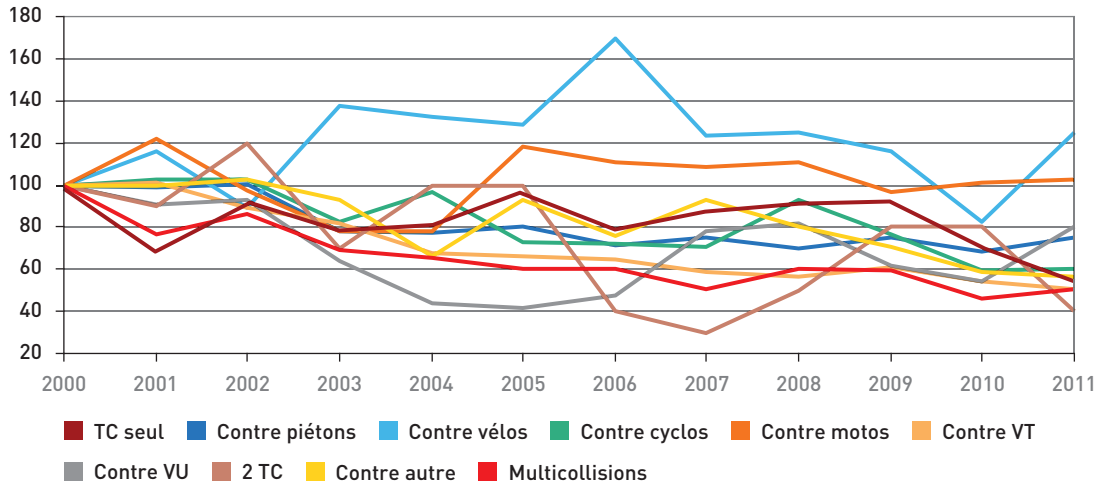
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les cyclistes et les motocyclistes observent des hausses de leur nombre d'accidents corporels contre les véhicules de transport en commun (respectivement + 2 % et + 25 % pour les motocyclistes).

Ces résultats sont liés au large développement de ces deux modes de déplacement ces dernières années. La mortalité de ces usagers dans les accidents contre un véhicule de transport en commun reste heureusement infime. En 2011, la hausse globale des accidents de transports en commun concerne en premier lieu les vélos (+ 52 %) et les VU<sup>61</sup> (+ 47 %).

<sup>61</sup> Voir le chapitre spécifique de ce bilan traitant des VU où sont précisées les raisons de la discontinuité des données d'accidentalité pour cette catégorie.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES TC DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

*Victimes dans les TC par classe d'âge*

En 2011, un peu moins de 40 % des blessés hospitalisés présents dans les véhicules de transport en commun lors des accidents ont moins de 17 ans, ce mode de transport étant largement usité par cette classe d'âge.

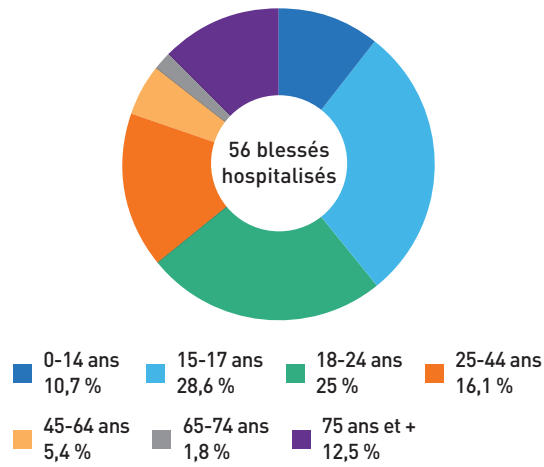
↓ ANNÉES 2000 À 2011 - VICTIMES DANS LE VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN

| Année          | Personnes tuées |          |           |           |           |           |           |             |       | Blessés hospitalisés |          |           |           |           |           |           |             |         |
|----------------|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|----------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|---------|
|                | Inc.            | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total | Inc.                 | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total   |
| 2000           | 0               | 3        | 2         | 4         | 4         | 4         | 1         | 1           | 20    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND      |
| 2001           | 0               | 1        | 1         | 0         | 6         | 5         | 0         | 0           | 14    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND      |
| 2002           | 0               | 1        | 1         | 0         | 4         | 1         | 3         | 0           | 11    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND      |
| 2003           | 0               | 0        | 0         | 0         | 2         | 22        | 18        | 4           | 47    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND      |
| 2004           | 0               | 2        | 0         | 1         | 3         | 10        | 5         | 0           | 21    | ND                   | ND       | ND        | ND        | ND        | ND        | ND        | ND          | ND      |
| 2005           | 0               | 2        | 0         | 0         | 4         | 5         | 1         | 2           | 14    | 2                    | 26       | 7         | 10        | 46        | 51        | 17        | 11          | 170     |
| 2006           | 0               | 0        | 0         | 0         | 0         | 6         | 0         | 0           | 6     | 2                    | 89       | 33        | 17        | 47        | 55        | 11        | 9           | 263     |
| 2007           | 0               | 4        | 0         | 3         | 6         | 14        | 7         | 1           | 35    | 0                    | 14       | 8         | 16        | 44        | 55        | 14        | 9           | 160     |
| 2008           | 0               | 8        | 0         | 2         | 2         | 2         | 4         | 1           | 19    | 0                    | 51       | 14        | 14        | 33        | 43        | 9         | 9           | 173     |
| 2009           | 0               | 1        | 0         | 1         | 1         | 1         | 1         | 0           | 5     | 0                    | 15       | 7         | 8         | 22        | 28        | 10        | 11          | 101     |
| 2010           | 0               | 0        | 0         | 1         | 2         | 1         | 0         | 0           | 4     | 0                    | 10       | 8         | 11        | 24        | 20        | 1         | 3           | 77      |
| 2011           | 0               | 0        | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         | 0           | 0     | 0                    | 6        | 16        | 14        | 9         | 3         | 1         | 7           | 56      |
| Var. 2011/2010 | ND              | ND       | ND        | NS        | NS        | NS        | ND        | ND          | NS    | NS                   | - 40%    | 100%      | 27,3%     | - 62,5%   | NS        | 0%        | NS          | - 27,3% |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 - BLESSÉS DANS UN TC HOSPITALISÉS PAR CLASSE D'ÂGE

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

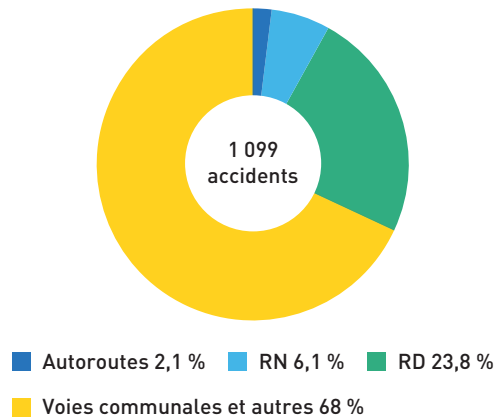


L'accidentalité des TC par type de route<sup>62</sup>

En 2011, les accidents avec transport en commun ont eu lieu en très grande majorité sur le réseau de distribution et de desserte locale (ensemble 92 % dont 68 % sur les voies communales et 24 % sur les routes départementales).

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC TC PAR TYPE DE ROUTE

Source : ONISR, fichier des accidents.



Par rapport à 2010, la baisse des accidents corporels avec au moins un véhicule de transport en commun se répartit sur l'ensemble des réseaux. En volume, les variations sont très limitées et aucune analyse solide ne peut être réalisée.

<sup>62</sup> La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005/2006 est biaisée suite au transfert d'une partie des routes nationales aux départements. On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN  
SELON LE RÉSEAU

| Année             | Autoroutes          |                 |                      | RN                  |                 |                      | RD                  |                 |                      | Voies communales et autres |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|----------------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                   | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels        | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000              | 44                  | 12              | ND                   | 239                 | 4               | ND                   | 366                 | 3               | ND                   | 1 085                      | 1               | ND                   | 1 734               | 20              | ND                   |
| 2001              | 39                  | 5               | ND                   | 163                 | 6               | ND                   | 416                 | 2               | ND                   | 1 075                      | 0               | ND                   | 1 693               | 14              | ND                   |
| 2002              | 51                  | 11              | ND                   | 177                 | 0               | ND                   | 335                 | 0               | ND                   | 1 063                      | 0               | ND                   | 1 626               | 11              | ND                   |
| 2003              | 33                  | 32              | ND                   | 165                 | 6               | ND                   | 283                 | 7               | ND                   | 915                        | 1               | ND                   | 1 396               | 47              | ND                   |
| 2004              | 32                  | 10              | ND                   | 132                 | 12              | ND                   | 231                 | 0               | ND                   | 887                        | 0               | ND                   | 1 282               | 21              | ND                   |
| 2005              | 38                  | 10              | 36                   | 121                 | 1               | 31                   | 237                 | 3               | 29                   | 906                        | 0               | 74                   | 1 302               | 14              | 170                  |
| 2006              | 31                  | 5               | 26                   | 108                 | 0               | 15                   | 249                 | 1               | 156                  | 858                        | 0               | 66                   | 1 246               | 6               | 263                  |
| 2007              | 32                  | 4               | 20                   | 86                  | 26              | 37                   | 250                 | 1               | 43                   | 834                        | 4               | 60                   | 1 202               | 35              | 160                  |
| 2008              | 29                  | 10              | 51                   | 105                 | 1               | 20                   | 237                 | 7               | 54                   | 839                        | 1               | 48                   | 1 210               | 19              | 173                  |
| 2009              | 30                  | 1               | 7                    | 81                  | 1               | 6                    | 297                 | 1               | 60                   | 810                        | 2               | 28                   | 1 218               | 5               | 101                  |
| 2010              | 20                  | 1               | 20                   | 56                  | 3               | 20                   | 249                 | 0               | 11                   | 738                        | 0               | 26                   | 1 063               | 4               | 77                   |
| 2011              | 23                  | 0               | 4                    | 67                  | 0               | 8                    | 262                 | 0               | 18                   | 747                        | 0               | 26                   | 1 099               | 0               | 56                   |
| Var.<br>2011/2010 | 15 %                | NS              | NS                   | 19,6 %              | NS              | NS                   | 5,2 %               | NS              | 63,6 %               | 1,2 %                      | NS              | 0 %                  | 3,4 %               | NS              | - 27,3 %             |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les TC et les milieux (agglomérations<sup>63</sup> versus rase campagne<sup>64</sup>)

En 2011, sans grande surprise, 87 % des accidents ont lieu en milieu urbain.

Depuis 2000, les accidents corporels avec un véhicule de transport en commun ont été divisés par deux en rase campagne. Dans le même temps, ceux en milieu urbain ont été divisés par 1,5 seulement. La hausse des accidents de transport en commun en 2011 se répartit au prorata sur les deux milieux.

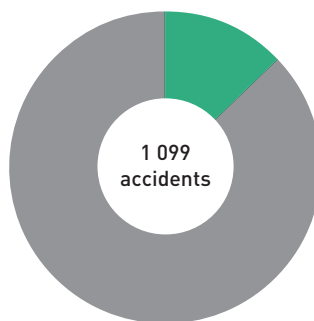
<sup>63</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle que soit la taille.

<sup>64</sup> Reste du réseau située hors agglomération.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON LE MILIEU

| Année                 | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 286                 | 16              | ND                   | 1 448               | 4               | ND                   | 1 734               | 20              | ND                   |
| 2001                  | 295                 | 13              | ND                   | 1 398               | 1               | ND                   | 1 693               | 14              | ND                   |
| 2002                  | 289                 | 11              | ND                   | 1 337               | 0               | ND                   | 1 626               | 11              | ND                   |
| 2003                  | 238                 | 46              | ND                   | 1 158               | 1               | ND                   | 1 396               | 47              | ND                   |
| 2004                  | 184                 | 21              | ND                   | 1 098               | 0               | ND                   | 1 282               | 21              | ND                   |
| 2005                  | 199                 | 14              | 84                   | 1 103               | 0               | 86                   | 1 302               | 14              | 170                  |
| 2006                  | 187                 | 6               | 148                  | 1 059               | 0               | 115                  | 1 246               | 6               | 263                  |
| 2007                  | 179                 | 34              | 92                   | 1 023               | 1               | 68                   | 1 202               | 35              | 160                  |
| 2008                  | 169                 | 19              | 119                  | 1 041               | 0               | 54                   | 1 210               | 19              | 173                  |
| 2009                  | 173                 | 4               | 46                   | 1 045               | 1               | 55                   | 1 218               | 5               | 101                  |
| 2010                  | 137                 | 4               | 32                   | 926                 | 0               | 45                   | 1 063               | 4               | 77                   |
| 2011                  | 142                 | 0               | 19                   | 957                 | 0               | 37                   | 1 099               | 0               | 56                   |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>3,6 %</b>        | <b>NS</b>       | <b>- 40,6 %</b>      | <b>3,3 %</b>        | <b>ND</b>       | <b>- 17,8 %</b>      | <b>3,4 %</b>        | <b>NS</b>       | <b>- 27,3 %</b>      |

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS DE TC SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 12,9 % ■ Milieu urbain 87,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les TC – collisions, manœuvres et obstacles

Les effectifs de personnes tuées dans les véhicules de transport en commun ne sont pas assez conséquents pour analyser avec pertinence cette thématique et enregistrer des tendances. Cette rubrique n'est donc pas traitée pour cette catégorie spécifique d'usagers.

Les TC et la luminosité (jour versus nuit)

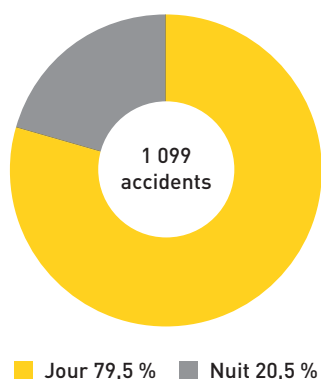
En 2011, les accidents de transport en commun se sont déroulés pour les quatre cinquièmes de jour.

Depuis 2000, le nombre d'accidents de transport en commun a baissé de jour comme de nuit selon la même tendance. Par rapport à 2010, les accidents corporels de transport en commun augmentent légèrement de + 4 % le jour et de 0,9 % la nuit.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON LA LUMINOSITÉ

| Année                 | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 1 384               | 5               | ND                   | 350                 | 15              | ND                   | 1 734               | 20              | ND                   |
| 2001                  | 1 335               | 3               | ND                   | 358                 | 11              | ND                   | 1 693               | 14              | ND                   |
| 2002                  | 1 311               | 0               | ND                   | 315                 | 11              | ND                   | 1 626               | 11              | ND                   |
| 2003                  | 1 151               | 11              | ND                   | 245                 | 36              | ND                   | 1 396               | 47              | ND                   |
| 2004                  | 1 048               | 1               | ND                   | 234                 | 20              | ND                   | 1 282               | 21              | ND                   |
| 2005                  | 1 048               | 11              | 124                  | 254                 | 3               | 46                   | 1 302               | 14              | 170                  |
| 2006                  | 1 001               | 5               | 180                  | 245                 | 1               | 83                   | 1 246               | 6               | 263                  |
| 2007                  | 950                 | 31              | 109                  | 252                 | 4               | 51                   | 1 202               | 35              | 160                  |
| 2008                  | 940                 | 10              | 124                  | 270                 | 9               | 49                   | 1 210               | 19              | 173                  |
| 2009                  | 941                 | 3               | 90                   | 277                 | 2               | 11                   | 1 218               | 5               | 101                  |
| 2010                  | 840                 | 4               | 63                   | 223                 | 0               | 14                   | 1 063               | 4               | 77                   |
| 2011                  | 874                 | 0               | 48                   | 225                 | 0               | 8                    | 1 099               | 0               | 56                   |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>4 %</b>          | <b>NS</b>       | <b>- 23,8 %</b>      | <b>0,9 %</b>        | <b>NS</b>       | <b>- 42,9 %</b>      | <b>3,4 %</b>        | <b>NS</b>       | <b>- 27,3 %</b>      |

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC TC SELON LA LUMINOSITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les TC – mois et jours

La saisonnalité des accidents de transport en commun est peu comparable sur les années 2000 à 2011.

En 2011, le nombre moyen mensuel d'accidents avec un véhicule de transport en commun est de 92 accidents. On peut juste remarquer un creux assez régulier sur juillet et août (ensemble : 12,6 % de la moyenne des accidents sur 2000-2011, soit un écart de 4 points par référence au poids moyen cumulé des deux mois  $2/12 = 16,6 \%$ ).

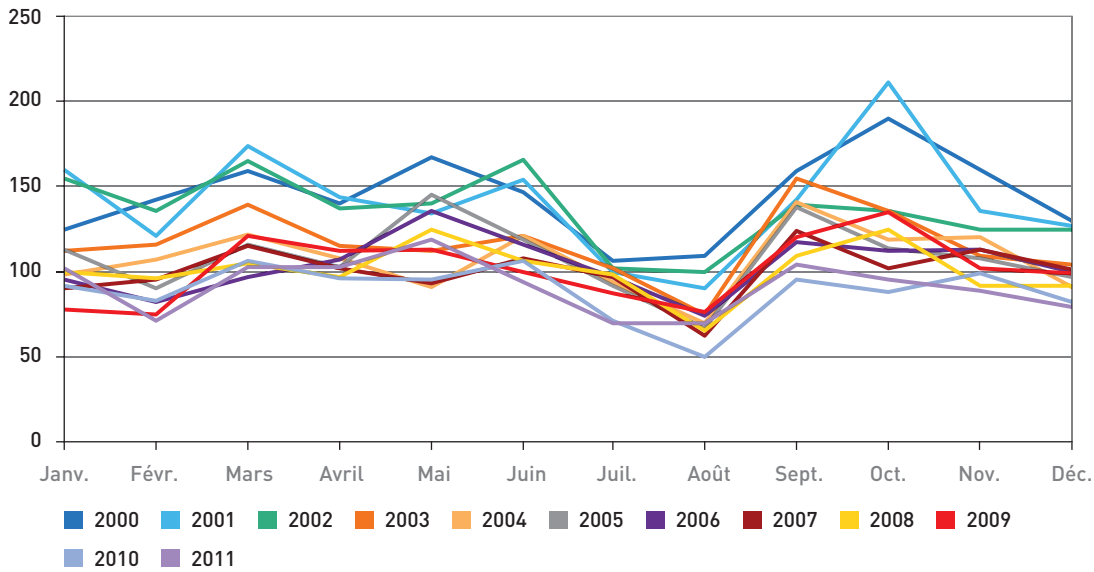


↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN  
SELON LE MOIS

| Année          |                     | Janv.  | Févr.    | Mars    | Avril | Mai    | Juin     | Juil.   | Août  | Sept. | Oct.  | Nov.     | Déc.    |
|----------------|---------------------|--------|----------|---------|-------|--------|----------|---------|-------|-------|-------|----------|---------|
| 2000           | Accidents corporels | 125    | 142      | 159     | 140   | 167    | 147      | 106     | 109   | 159   | 190   | 160      | 130     |
|                | Personnes tuées     | 1      | 2        | 2       | 1     | 0      | 0        | 4       | 5     | 4     | 0     | 0        | 0       |
| 2001           | Accidents corporels | 160    | 121      | 174     | 144   | 134    | 154      | 100     | 90    | 142   | 211   | 136      | 127     |
|                | Personnes tuées     | 0      | 0        | 2       | 0     | 0      | 1        | 2       | 0     | 6     | 0     | 2        | 0       |
| 2002           | Accidents corporels | 155    | 136      | 165     | 137   | 140    | 166      | 102     | 100   | 139   | 136   | 125      | 125     |
|                | Personnes tuées     | 0      | 1        | 5       | 0     | 0      | 1        | 0       | 0     | 0     | 3     | 0        | 0       |
| 2003           | Accidents corporels | 112    | 116      | 139     | 115   | 112    | 121      | 102     | 75    | 155   | 136   | 109      | 104     |
|                | Personnes tuées     | 0      | 0        | 6       | 0     | 30     | 5        | 0       | 2     | 0     | 1     | 1        | 1       |
| 2004           | Accidents corporels | 98     | 107      | 122     | 108   | 91     | 121      | 94      | 70    | 141   | 119   | 120      | 91      |
|                | Personnes tuées     | 0      | 0        | 0       | 1     | 0      | 12       | 0       | 6     | 0     | 0     | 2        | 0       |
| 2005           | Accidents corporels | 113    | 90       | 116     | 103   | 145    | 119      | 92      | 67    | 138   | 114   | 108      | 97      |
|                | Personnes tuées     | 1      | 0        | 3       | 4     | 1      | 1        | 3       | 1     | 0     | 0     | 0        | 0       |
| 2006           | Accidents corporels | 95     | 82       | 97      | 107   | 136    | 116      | 97      | 74    | 117   | 112   | 113      | 100     |
|                | Personnes tuées     | 1      | 0        | 0       | 0     | 0      | 0        | 0       | 0     | 5     | 0     | 0        | 0       |
| 2007           | Accidents corporels | 90     | 95       | 115     | 102   | 93     | 108      | 97      | 62    | 124   | 102   | 113      | 101     |
|                | Personnes tuées     | 1      | 0        | 1       | 0     | 0      | 3        | 26      | 3     | 0     | 0     | 0        | 1       |
| 2008           | Accidents corporels | 100    | 96       | 105     | 97    | 125    | 106      | 98      | 65    | 109   | 125   | 92       | 92      |
|                | Personnes tuées     | 0      | 0        | 1       | 0     | 7      | 7        | 1       | 2     | 0     | 0     | 1        | 0       |
| 2009           | Accidents corporels | 78     | 75       | 121     | 112   | 113    | 100      | 87      | 76    | 120   | 135   | 102      | 99      |
|                | Personnes tuées     | 1      | 0        | 1       | 0     | 1      | 0        | 1       | 1     | 0     | 0     | 0        | 0       |
| 2010           | Accidents corporels | 92     | 83       | 106     | 96    | 95     | 106      | 71      | 50    | 95    | 88    | 99       | 82      |
|                | Personnes tuées     | 1      | 0        | 0       | 0     | 0      | 2        | 0       | 1     | 0     | 0     | 0        | 0       |
| 2011           | Accidents corporels | 102    | 71       | 103     | 103   | 119    | 94       | 70      | 70    | 104   | 95    | 89       | 79      |
|                | Personnes tuées     | 0      | 0        | 0       | 0     | 0      | 0        | 0       | 0     | 0     | 0     | 0        | 0       |
| Moy. 2000-2011 | Accidents corporels | 110    | 101      | 127     | 114   | 123    | 122      | 93      | 76    | 129   | 130   | 114      | 102     |
|                | Personnes tuées     | 1      | 0        | 2       | 1     | 3      | 3        | 3       | 2     | 1     | 0     | 1        | 0       |
| % par mois     | Accidents corporels | 8,2 %  | 7,6 %    | 9,5 %   | 8,5 % | 9,1 %  | 9,1 %    | 6,9 %   | 5,6 % | 9,6 % | 9,7 % | 8,5 %    | 7,6 %   |
|                | Personnes tuées     | NS     | NS       | NS      | NS    | NS     | NS       | NS      | NS    | NS    | NS    | NS       | NS      |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | 10,9 % | - 14,5 % | - 2,8 % | 7,3 % | 25,3 % | - 11,3 % | - 1,4 % | 40 %  | 9,5 % | 8 %   | - 10,1 % | - 3,7 % |
|                | Personnes tuées     | NS     | NS       | NS      | NS    | NS     | NS       | NS      | NS    | NS    | NS    | NS       | NS      |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC TC SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

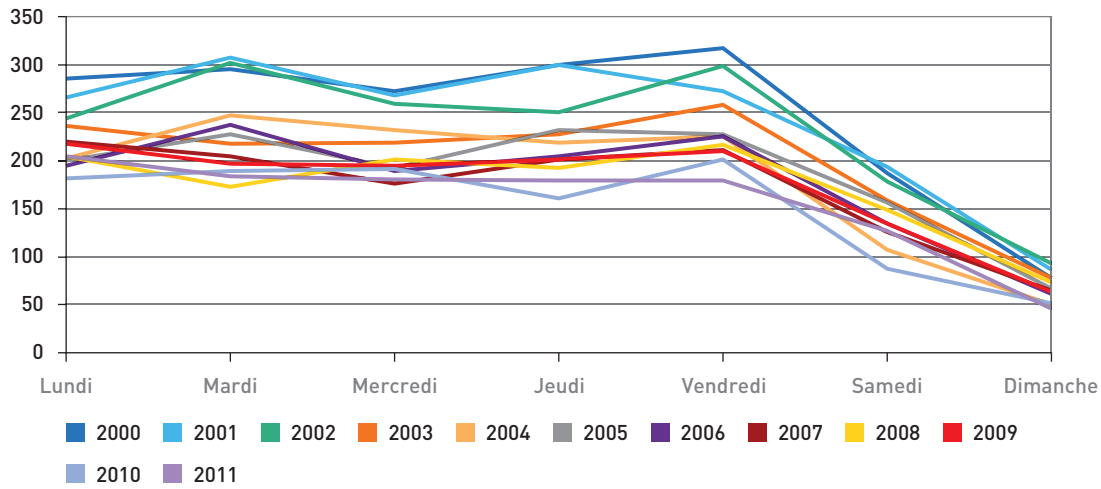
De 2000 à 2010, les accidents corporels de transport en commun sont plus présents du lundi au vendredi dans des proportions assez comparables (225 accidents par jour sur un an en moyenne sur la période 2000-2011). Le nombre d'accidents tombe le samedi (145 accidents) et le dimanche (68 accidents sur un an en moyenne). La hausse des accidents en 2011 s'est principalement concentrée sur le dimanche (+ 44 % par rapport à 2010).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN  
SELON LE JOUR

| Année                 |                            | Lundi         | Mardi          | Mercredi       | Jeudi         | Vendredi        | Samedi        | Dimanche       |
|-----------------------|----------------------------|---------------|----------------|----------------|---------------|-----------------|---------------|----------------|
| 2000                  | Accidents corporels        | 285           | 295            | 272            | 300           | 317             | 187           | 78             |
|                       | Personnes tuées            | 1             | 10             | 5              | 1             | 0               | 3             | 0              |
| 2001                  | Accidents corporels        | 266           | 307            | 268            | 300           | 272             | 194           | 86             |
|                       | Personnes tuées            | 0             | 9              | 0              | 0             | 2               | 1             | 2              |
| 2002                  | Accidents corporels        | 244           | 302            | 259            | 251           | 299             | 178           | 93             |
|                       | Personnes tuées            | 5             | 0              | 3              | 1             | 0               | 0             | 1              |
| 2003                  | Accidents corporels        | 236           | 218            | 219            | 228           | 258             | 159           | 78             |
|                       | Personnes tuées            | 5             | 1              | 6              | 0             | 2               | 30            | 2              |
| 2004                  | Accidents corporels        | 202           | 247            | 232            | 219           | 225             | 107           | 50             |
|                       | Personnes tuées            | 0             | 12             | 0              | 0             | 0               | 0             | 10             |
| 2005                  | Accidents corporels        | 200           | 227            | 192            | 232           | 228             | 156           | 67             |
|                       | Personnes tuées            | 3             | 1              | 1              | 1             | 1               | 6             | 1              |
| 2006                  | Accidents corporels        | 195           | 237            | 189            | 205           | 225             | 134           | 61             |
|                       | Personnes tuées            | 0             | 4              | 0              | 0             | 1               | 1             | 0              |
| 2007                  | Accidents corporels        | 220           | 204            | 176            | 201           | 211             | 126           | 64             |
|                       | Personnes tuées            | 2             | 1              | 3              | 3             | 0               | 0             | 26             |
| 2008                  | Accidents corporels        | 205           | 173            | 201            | 192           | 217             | 149           | 73             |
|                       | Personnes tuées            | 7             | 0              | 0              | 0             | 8               | 4             | 0              |
| 2009                  | Accidents corporels        | 218           | 197            | 195            | 201           | 210             | 134           | 63             |
|                       | Personnes tuées            | 2             | 1              | 0              | 1             | 1               | 0             | 0              |
| 2010                  | Accidents corporels        | 182           | 189            | 191            | 161           | 201             | 88            | 51             |
|                       | Personnes tuées            | 0             | 0              | 1              | 0             | 1               | 0             | 2              |
| 2011                  | Accidents corporels        | 204           | 184            | 180            | 179           | 179             | 127           | 46             |
|                       | Personnes tuées            | 0             | 0              | 0              | 0             | 0               | 0             | 0              |
| <b>Moy. 2000-2011</b> | <b>Accidents corporels</b> | <b>221</b>    | <b>232</b>     | <b>215</b>     | <b>222</b>    | <b>237</b>      | <b>145</b>    | <b>68</b>      |
|                       | <b>Personnes tuées</b>     | <b>2</b>      | <b>3</b>       | <b>2</b>       | <b>1</b>      | <b>1</b>        | <b>4</b>      | <b>4</b>       |
| <b>% par jour</b>     | <b>Accidents corporels</b> | <b>16,5 %</b> | <b>17,3 %</b>  | <b>16 %</b>    | <b>16,6 %</b> | <b>17,7 %</b>   | <b>10,8 %</b> | <b>5 %</b>     |
|                       | <b>Personnes tuées</b>     | <b>NS</b>     | <b>NS</b>      | <b>NS</b>      | <b>NS</b>     | <b>NS</b>       | <b>NS</b>     | <b>NS</b>      |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>Accidents corporels</b> | <b>12,1 %</b> | <b>- 2,6 %</b> | <b>- 5,8 %</b> | <b>11,2 %</b> | <b>- 10,9 %</b> | <b>44,3 %</b> | <b>- 9,8 %</b> |
|                       | <b>Personnes tuées</b>     | <b>NS</b>     | <b>NS</b>      | <b>NS</b>      | <b>NS</b>     | <b>NS</b>       | <b>NS</b>     | <b>NS</b>      |

Source : ONISR, fichier des accidents.  
Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC TC SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La responsabilité présumée<sup>65</sup> des conducteurs des TC dans les accidents

Sans réelle variation depuis 2004, le taux de responsabilité présumée des conducteurs de véhicule de transport en commun est divisé par 1,8 par rapport à celui de l'ensemble des conducteurs.

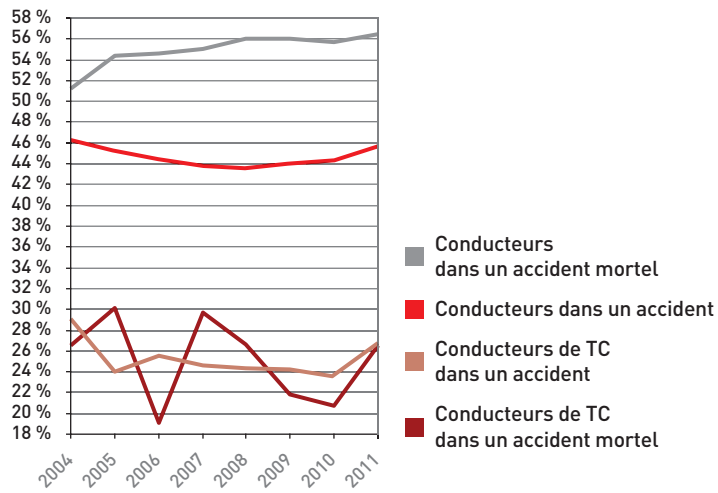
<sup>65</sup> Voir le chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux 8 dernières années, où la régularité est nettement meilleure (de 2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année          |                     | Conducteurs non responsables | Conducteurs responsables | Total conducteurs | Part des conducteurs responsables |
|----------------|---------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------------|
| 2000           | Accidents corporels | 1 393                        | 350                      | 1 743             | 20,1 %                            |
|                | Accidents mortels   | 96                           | 12                       | 108               | 11,1 %                            |
| 2001           | Accidents corporels | 1 367                        | 339                      | 1 706             | 19,9 %                            |
|                | Accidents mortels   | 93                           | 4                        | 97                | 4,1 %                             |
| 2002           | Accidents corporels | 1 235                        | 386                      | 1 621             | 23,8 %                            |
|                | Accidents mortels   | 81                           | 8                        | 89                | 9 %                               |
| 2003           | Accidents corporels | 1 083                        | 311                      | 1 394             | 22,3 %                            |
|                | Accidents mortels   | 67                           | 11                       | 78                | 14,1 %                            |
| 2004           | Accidents corporels | 913                          | 369                      | 1 282             | 28,8 %                            |
|                | Accidents mortels   | 50                           | 18                       | 68                | 26,5 %                            |
| 2005           | Accidents corporels | 984                          | 312                      | 1 296             | 24,1 %                            |
|                | Accidents mortels   | 51                           | 22                       | 73                | 30,1 %                            |
| 2006           | Accidents corporels | 924                          | 317                      | 1 241             | 25,5 %                            |
|                | Accidents mortels   | 55                           | 13                       | 68                | 19,1 %                            |
| 2007           | Accidents corporels | 906                          | 296                      | 1 202             | 24,6 %                            |
|                | Accidents mortels   | 52                           | 22                       | 74                | 29,7 %                            |
| 2008           | Accidents corporels | 905                          | 293                      | 1 198             | 24,5 %                            |
|                | Accidents mortels   | 44                           | 16                       | 60                | 26,7 %                            |
| 2009           | Accidents corporels | 928                          | 297                      | 1 225             | 24,2 %                            |
|                | Accidents mortels   | 50                           | 14                       | 64                | 21,9 %                            |
| 2010           | Accidents corporels | 814                          | 250                      | 1 064             | 23,5 %                            |
|                | Accidents mortels   | 46                           | 12                       | 58                | 20,7 %                            |
| 2011           | Accidents corporels | 799                          | 294                      | 1 093             | 26,9 %                            |
|                | Accidents mortels   | 36                           | 13                       | 49                | 26,5 %                            |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | - 1,8 %                      | 17,6 %                   | 2,7 %             | 14,5 %                            |
|                | Accidents mortels   | - 21,7 %                     | 8,3 %                    | - 15,5 %          | 28,2 %                            |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE CONDUCTEURS DE TC ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de TC dans les accidents

Depuis 2000, la part des conducteurs de transport en commun alcoolisés dans les accidents corporels est quasi nulle (maximum à 0,4 % en 2011 dans les accidents corporels et 1,2 % en 2002 pour les accidents mortels). On rappellera que cette catégorie de véhicules fait l'objet d'une réglementation spécifique fixée par décret du 25 octobre 2004. Le seuil d'alcoolémie est fixé à 0,2 gramme d'alcool par litre de sang.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN ALCOOLISÉS  
DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année          |              | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|----------------|--------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000           | Accidents    | 1 743                           | 1 602                       | 91,9                                    | 3                                    | 0,2                                       |
|                | Dont mortels | 108                             | 101                         | 93,5                                    | 0                                    | 0   |
| 2001           | Accidents    | 1 706                           | 1 578                       | 92,5                                    | 4                                    | 0,3                                       |
|                | Dont mortels | 97                              | 91                          | 93,8                                    | 0                                    | 0   |
| 2002           | Accidents    | 1 621                           | 1 475                       | 91                                      | 3                                    | 0,2                                       |
|                | Dont mortels | 89                              | 84                          | 94,4                                    | 1                                    | 1,2                                       |
| 2003           | Accidents    | 1 394                           | 1 248                       | 89,5                                    | 3                                    | 0,2                                       |
|                | Dont mortels | 78                              | 76                          | 97,4                                    | 0                                    | 0   |
| 2004           | Accidents    | 1 282                           | 1 095                       | 85,4                                    | 2                                    | 0,2                                       |
|                | Dont mortels | 68                              | 62                          | 91,2                                    | 0                                    | 0   |
| 2005           | Accidents    | 1 296                           | 1 117                       | 86,2                                    | 3                                    | 0,3                                       |
|                | Dont mortels | 73                              | 70                          | 95,9                                    | 1                                    | 1,4                                       |
| 2006           | Accidents    | 1 241                           | 1 075                       | 86,6                                    | 2                                    | 0,2                                       |
|                | Dont mortels | 68                              | 62                          | 91,2                                    | 0                                    | 0   |
| 2007           | Accidents    | 1 202                           | 1 068                       | 88,9                                    | 2                                    | 0,2                                       |
|                | Dont mortels | 74                              | 71                          | 95,9                                    | 0                                    | 0   |
| 2008           | Accidents    | 1 198                           | 1 062                       | 88,6                                    | 0                                    | 0   |
|                | Dont mortels | 60                              | 53                          | 88,3                                    | 0                                    | 0   |
| 2009           | Accidents    | 1 225                           | 1 077                       | 87,9                                    | 3                                    | 0,3                                       |
|                | Dont mortels | 64                              | 63                          | 98,4                                    | 0                                    | 0   |
| 2010           | Accidents    | 1 064                           | 938                         | 88,2                                    | 0                                    | 0   |
|                | Dont mortels | 58                              | 54                          | 93,1                                    | 0                                    | 0   |
| 2011           | Accidents    | 1 094                           | 967                         | 88,4                                    | 4                                    | 0,4                                       |
|                | Dont mortels | 49                              | 48                          | 98                                      | 0                                    | 0   |
| Var. 2011/2010 | Accidents    | 2,8 %                           | 3,1 %                       | 0,3                                     | NS                                   | NS  |
|                | Dont mortels | - 15,5 %                        | - 11,1 %                    | 5,2                                     | NS                                   | NS  |

Source : ONISR, fichier des accidents.  
À partir de 2005, le seuil d'alcoolémie pris en compte dans les extractions du fichier des accidents est de 0,2 gramme d'alcool par litre de sang.

# Selon âge et sexe

En 2000, le fichier des accidents avait décompté 142 personnes tuées dont l'âge était inconnu (car non mentionné sur la fiche BAAC), soit 1,7 % de la mortalité routière. Ce taux d'indétermination sur l'âge s'est réduit après 2008. En 2011, on ne répertorie plus qu'un seul mort dont l'âge est inconnu, soit 0,03 %.

Cette évolution dans le recueil de cette donnée induit un biais que l'on ne peut pas corriger mais qui ne fausse pas trop les analyses comparatives à travers les années.

Rappelons également que la définition des classes d'âge est un héritage des classes d'âge arrêtées par l'INSEE. Selon l'analyse qui est en faite, il peut s'avérer pertinent de les modifier. C'est ainsi que la classe d'âge des 15-17 ans avait été introduite pour tenir compte de la classe d'âge pouvant accéder à la conduite d'un cyclomoteur, et celle des 75 ans et plus pour tenir compte de leur évolution démographique. Dans cette optique, il peut être intéressant de faire évoluer la classe d'âge des 18-24 ans en l'élargissant jusqu'à 30 ans pour tenir compte de l'évolution sociologique de la jeunesse.

## DONNÉES GÉNÉRALES D'ACCIDENTALITÉ TOUS ÂGES ET TOUS SEXES

La baisse de la mortalité depuis 2000 bénéficie à toutes les classes d'âge, avec néanmoins quelques nuances.

Depuis 2000, la classe d'âge des 0-14 ans connaît la réduction la plus favorable du nombre des personnes tuées avec une baisse de - 65 %, ramenant sa part dans la mortalité d'ensemble à 3,3 % en 2011 contre 4,6 % en 2000 (en tenant compte uniquement des personnes dont l'âge est connu).

Dans une moindre mesure, les classes d'âge des 15-17 ans, des 25-44 ans et des 65-74 ans ont bénéficié de cette baisse générale à long terme de la mortalité. Depuis 2000, la diminution de la mortalité de ces trois classes d'âge dépasse les - 50 % ramenant leur part à :

- 4 % en 2011 contre 4,7 % en 2000 pour les 15-17 ans ;
- 31,3 % en 2011 contre 33,6 % en 2000 pour les 25-44 ans ;
- 6,6 % en 2011 contre 7,9 % en 2000 pour les 65-74 ans.

La classe d'âge des 18-24 ans, souvent mise en avant pour ses mauvaises performances en sécurité routière, baisse également de 53,4 %, soit un peu plus que la moyenne.

Les 45-64 ans et les 75 ans et plus connaissent des variations moins favorables, respectivement - 44 % et - 34 % entre 2000 et 2011. Pour ces classes d'âge, ces résultats modestes sont affectés en partie par l'accroissement accéléré de leur effectif démographique sur la même période (+ 22 % pour les 45-64 ans et + 34 % pour les 75 ans et plus).

En effet, l'évolution de la mortalité « pondérée » par classe d'âge (c'est-à-dire rapportée au nombre d'habitants correspondant) permet d'affiner l'analyse.

En dehors des 0-14 ans (33 tués par millions d'habitants en 2000 contre 11 en 2011) qui enregistrent la plus forte baisse (- 66 % par rapport à 2000), un fuseau plutôt resserré concentre l'ensemble des autres classes d'âge avec des baisses comprises entre - 51 % et - 58 %. Elle confirme néanmoins les progrès obtenus dans la classe d'âge des 18-24 ans (- 55 %) et la montée préoccupante de la mortalité de la classe d'âge des 75 ans et plus, promise à une expansion démographique (- 51 %).

L'année 2011 a surtout été favorable aux 15-17 ans. Le nombre de personnes tuées de cette classe d'âge a baissé de - 11 % par rapport à l'année 2010. D'autres classes d'âge ont enregistré des baisses moins marquées : les 0-14 ans (- 1,5 %), les 18-24 ans (- 2,2 %), les 45-64 ans (- 1,1 %) et les 75 ans et plus (- 4,4 %). Pour cette dernière classe d'âge, cette variation fait suite à une baisse de - 1,6 % en 2010. C'est une tendance encourageante, qui demande confirmation.

À l'inverse, la classe d'âge des 65-74 ans voit sa mortalité augmenter de + 6,1 % (soit + 24 décès).



## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE

| Année                 | Âge ind.   | 0-14 ans       | 15-17 ans       | 18-24 ans      | 25-44 ans    | 45-64 ans      | 65-74 ans    | 75 ans et +    | Total          |
|-----------------------|------------|----------------|-----------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|----------------|
| 2000                  | 142        | 367            | 354             | 1 746          | 2 696        | 1 508          | 631          | 727            | 8 170          |
| 2001                  | 88         | 304            | 375             | 1 845          | 2 757        | 1 507          | 645          | 732            | 8 253          |
| 2002                  | 91         | 263            | 313             | 1 670          | 2 603        | 1 450          | 642          | 710            | 7 742          |
| 2003                  | 88         | 224            | 276             | 1 302          | 1 986        | 1 138          | 492          | 620            | 6 126          |
| 2004                  | 14         | 191            | 231             | 1 312          | 1 837        | 1 049          | 394          | 566            | 5 593          |
| 2005                  | 20         | 143            | 260             | 1 222          | 1 645        | 1 034          | 384          | 610            | 5 318          |
| 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                  | 0          | 125            | 172             | 958            | 1 342        | 867            | 282          | 529            | 4 275          |
| 2009                  | 0          | 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          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>0 %</b> | <b>- 1,5 %</b> | <b>- 10,6 %</b> | <b>- 2,2 %</b> | <b>1,8 %</b> | <b>- 1,1 %</b> | <b>6,1 %</b> | <b>- 4,4 %</b> | <b>- 0,7 %</b> |

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DES BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CLASSE D'ÂGE

| Année                 | Âge ind.        | 0-14 ans     | 15-17 ans      | 18-24 ans      | 25-44 ans      | 45-64 ans    | 65-74 ans    | 75 ans et +    | Total          |
|-----------------------|-----------------|--------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
| 2000                  | ND              | ND           | ND             | ND             | ND             | ND           | ND           | ND             | ND             |
| 2001                  | ND              | ND           | ND             | ND             | ND             | ND           | ND           | ND             | ND             |
| 2002                  | ND              | ND           | ND             | ND             | ND             | ND           | ND           | ND             | ND             |
| 2003                  | ND              | ND           | ND             | ND             | ND             | ND           | ND           | ND             | ND             |
| 2004                  | ND              | ND           | ND             | ND             | ND             | ND           | ND           | ND             | ND             |
| 2005                  | 248             | 2 944        | 3 668          | 8 723          | 12 741         | 7 222        | 2 034        | 2 231          | 39 811         |
| 2006                  | 409             | 3 057        | 3 779          | 8 867          | 12 771         | 7 451        | 1 997        | 2 331          | 40 662         |
| 2007                  | 103             | 2 726        | 3 485          | 8 372          | 12 385         | 7 371        | 1 892        | 2 281          | 38 615         |
| 2008                  | 17              | 2 579        | 2 998          | 7 444          | 11 341         | 6 793        | 1 705        | 2 088          | 34 965         |
| 2009                  | 4               | 2 389        | 2 639          | 7 175          | 10 628         | 6 715        | 1 636        | 2 137          | 33 323         |
| 2010                  | 7               | 2 166        | 2 342          | 6 298          | 9 786          | 6 302        | 1 483        | 2 009          | 30 393         |
| 2011                  | 4               | 2 014        | 2 193          | 6 039          | 9 503          | 6 393        | 1 534        | 1 996          | 29 676         |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 42,9 %</b> | <b>- 7 %</b> | <b>- 6,4 %</b> | <b>- 4,1 %</b> | <b>- 2,9 %</b> | <b>1,4 %</b> | <b>3,4 %</b> | <b>- 0,6 %</b> | <b>- 2,4 %</b> |

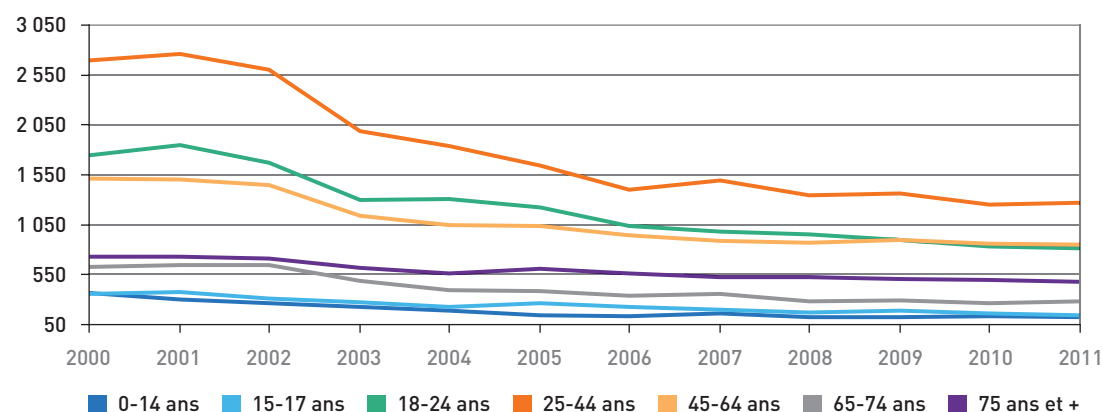
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DES BLESSÉS PAR CLASSE D'ÂGE

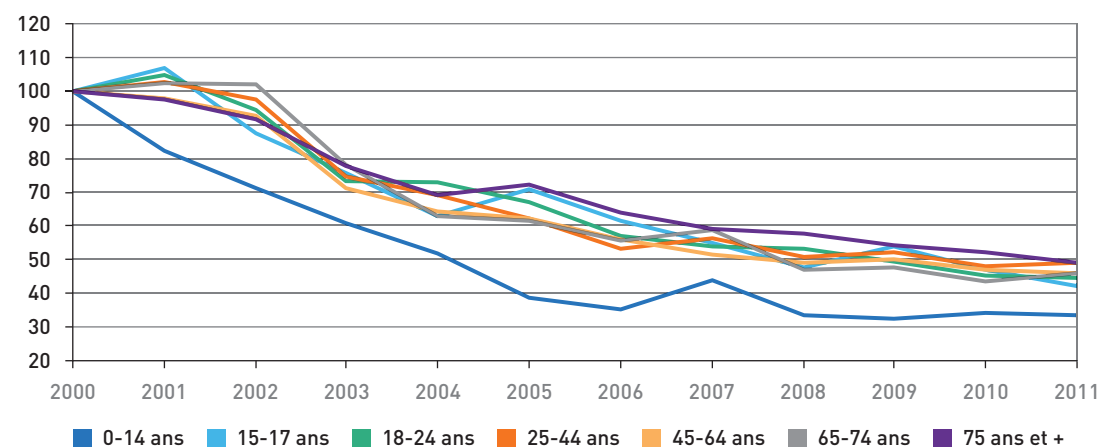
| Année                 | Âge ind.        | 0-14 ans       | 15-17 ans      | 18-24 ans    | 25-44 ans      | 45-64 ans      | 65-74 ans      | 75 ans et +    | Total          |
|-----------------------|-----------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 2000                  | 2 610           | 13 488         | 13 435         | 36 792       | 56 950         | 25 765         | 7 047          | 5 502          | 161 590        |
| 2001                  | 2 218           | 12 233         | 12 619         | 34 877       | 54 427         | 24 979         | 6 609          | 5 450          | 153 412        |
| 2002                  | 1 806           | 10 791         | 11 179         | 30 667       | 48 688         | 23 027         | 5 973          | 5 208          | 137 339        |
| 2003                  | 1 604           | 9 118          | 10 019         | 25 436       | 40 161         | 19 796         | 4 967          | 4 433          | 115 534        |
| 2004                  | 627             | 8 460          | 9 572          | 24 324       | 37 631         | 18 716         | 4 673          | 4 362          | 108 366        |
| 2005                  | 414             | 8 228          | 9 009          | 24 163       | 37 852         | 19 662         | 4 493          | 4 255          | 108 076        |
| 2006                  | 603             | 7 657          | 8 433          | 22 690       | 35 984         | 18 483         | 4 061          | 4 214          | 102 125        |
| 2007                  | 161             | 7 490          | 8 456          | 22 992       | 36 729         | 19 048         | 4 051          | 4 274          | 103 201        |
| 2008                  | 28              | 7 005          | 7 440          | 20 760       | 33 374         | 17 595         | 3 676          | 3 920          | 93 798         |
| 2009                  | 11              | 7 098          | 6 624          | 19 848       | 32 130         | 17 604         | 3 587          | 4 032          | 90 934         |
| 2010                  | 22              | 6 418          | 5 814          | 18 265       | 29 786         | 17 054         | 3 395          | 3 707          | 84 461         |
| 2011                  | 28              | 6 108          | 5 460          | 16 797       | 29 089         | 16 768         | 3 302          | 3 699          | 81 251         |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 13,6 %</b> | <b>- 4,8 %</b> | <b>- 6,1 %</b> | <b>- 8 %</b> | <b>- 2,3 %</b> | <b>- 1,7 %</b> | <b>- 2,7 %</b> | <b>- 0,2 %</b> | <b>- 3,8 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE PAR MILLIONS D'HABITANTS DE LA MÊME CLASSE D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



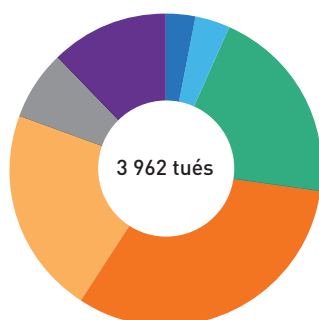
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ SELON LE NOMBRE D'HABITANTS

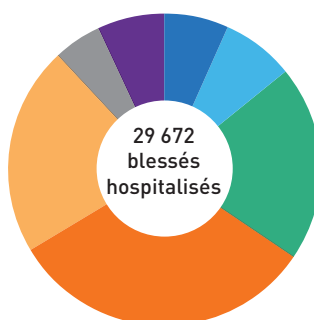
| Année | Tués par millions d'habitants |           |           |           |           |           |             |       |
|-------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|
|       | 0-14 ans                      | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total |
| 2000  | 33                            | 152,9     | 328,3     | 158,3     | 110,5     | 121,6     | 171,3       | 138,8 |
| 2001  | 27,2                          | 163,4     | 343,9     | 162,5     | 108,3     | 124,4     | 167,2       | 139,2 |
| 2002  | 23,5                          | 133,5     | 309,7     | 154,2     | 102,2     | 124,1     | 157,1       | 129,7 |
| 2003  | 20                            | 116       | 240,2     | 118,1     | 78,7      | 95,1      | 133,4       | 101,9 |
| 2004  | 17,1                          | 96,3      | 239,4     | 109,6     | 71,2      | 76,6      | 118,6       | 92,4  |
| 2005  | 12,7                          | 108,4     | 220,5     | 98,5      | 68,9      | 74,7      | 123,9       | 87,2  |
| 2006  | 11,6                          | 93,8      | 186,7     | 84,1      | 61,7      | 67,6      | 109,7       | 76,7  |
| 2007  | 14,5                          | 84,2      | 177,4     | 89,3      | 56,9      | 71,5      | 101         | 74,8  |
| 2008  | 11                            | 73,1      | 174,2     | 80,5      | 54,4      | 57,1      | 98,7        | 68,8  |
| 2009  | 10,7                          | 82,6      | 162,2     | 82,5      | 55,5      | 58,2      | 92,8        | 68,4  |
| 2010  | 11,3                          | 71,9      | 149,1     | 75,9      | 52,1      | 53,1      | 89,5        | 63,6  |
| 2011  | 11                            | 64,4      | 146,6     | 77,6      | 50,8      | 56        | 84,2        | 62,8  |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

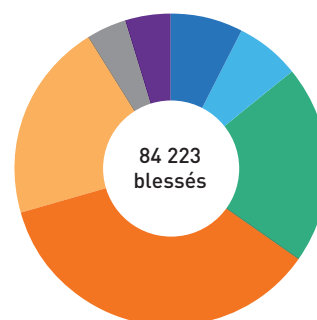
↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les pourcentages sont calculés en tenant compte des effectifs des personnes avec âge connu.

Mortalité conducteurs/passagers par classe d'âge

En 2011, la part des passagers parmi les personnes tuées dans les véhicules (deux-roues inclus, motorisés ou non) est de 20 %.

Pour ce qui concerne les passagers des voitures de tourisme (28 % de l'ensemble de la mortalité et 83 % des passagers décédés), elle varie de 100 % pour les 0-14 ans à 16 % pour les 45-64 ans. Cette part est de 29 % pour la classe d'âge des 75 ans et plus et de 30 % pour la classe d'âge des 18-24 ans.

Parmi les 567 personnes tuées en tant que passager d'une voiture de tourisme, 27 % ont entre 18 et 24 ans.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ENTRE CONDUCTEURS ET PASSAGERS

|                      |                  | Âge ind. | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total  |
|----------------------|------------------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|--------|
| Deux-roues motorisés | Conducteurs tués | 0        | 10       | 69        | 196       | 432       | 194       | 17        | 3           | 921    |
|                      | Passagers tués   | 0        | 1        | 6         | 19        | 24        | 9         | 0         | 0           | 59     |
|                      | Personnes tuées  | 0        | 11       | 75        | 215       | 456       | 203       | 17        | 3           | 980    |
|                      | % passagers      | ND       | 9,1 %    | 8 %       | 8,8 %     | 5,3 %     | 4,4 %     | 0 %       | 0 %         | 6 %    |
| Voiture de tourisme  | Conducteurs tués | 0        | 0        | 2         | 356       | 513       | 337       | 120       | 167         | 1 495  |
|                      | Passagers tués   | 1        | 69       | 37        | 155       | 129       | 64        | 43        | 69          | 567    |
|                      | Personnes tuées  | 1        | 69       | 39        | 511       | 642       | 401       | 163       | 236         | 2 062  |
|                      | % passagers      | 100 %    | 100 %    | 94,9 %    | 30,3 %    | 20,1 %    | 16 %      | 26,4 %    | 29,2 %      | 27,5 % |
| Autres               | Conducteurs tués | 0        | 12       | 13        | 34        | 88        | 122       | 35        | 43          | 347    |
|                      | Passagers tués   | 0        | 6        | 3         | 9         | 19        | 11        | 4         | 3           | 55     |
|                      | Personnes tuées  | 0        | 18       | 16        | 43        | 107       | 133       | 39        | 46          | 402    |
|                      | % passagers      | ND       | 33,3 %   | 18,8 %    | 20,9 %    | 17,8 %    | 8,3 %     | 10,3 %    | 6,5 %       | 13,7 % |
| Total                | Conducteurs tués | 0        | 22       | 84        | 586       | 1 033     | 653       | 172       | 213         | 2 763  |
|                      | Passagers tués   | 1        | 76       | 46        | 183       | 172       | 84        | 47        | 72          | 681    |
|                      | Personnes tuées  | 1        | 98       | 130       | 769       | 1 205     | 737       | 219       | 285         | 3 444  |
|                      | % passagers      | 100 %    | 77,6 %   | 35,4 %    | 23,8 %    | 14,3 %    | 11,4 %    | 21,5 %    | 25,3 %      | 19,8 % |

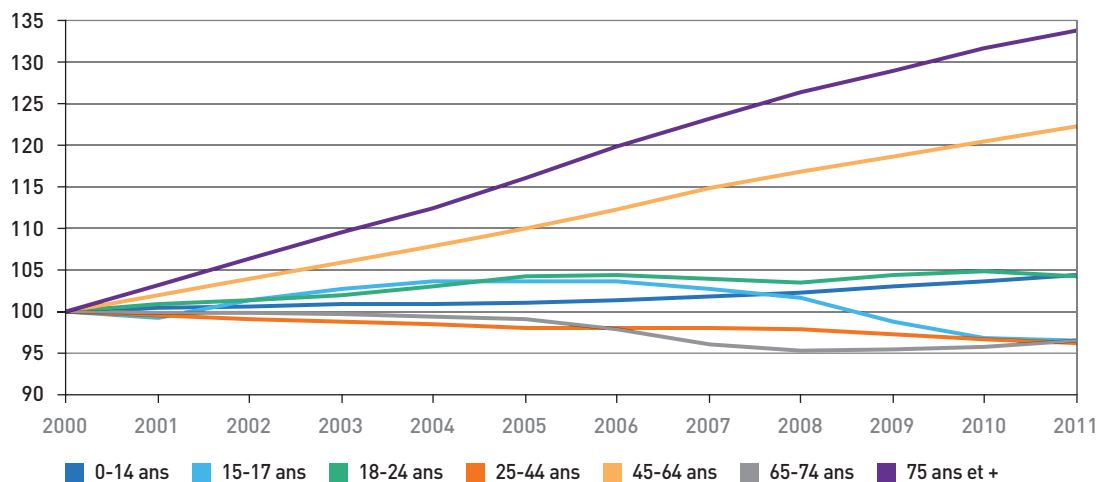
Source : ONISR, fichier des accidents.

## Exposition aux risques selon l'âge

Au 1<sup>er</sup> janvier 2011, la population française (hors départements d'outre-mer) comptait 63,1 millions d'habitants dont près d'un tiers était âgé de moins de 25 ans. Depuis 2000, la part des moins de 25 ans diminue légèrement (32 % en 2000 contre 31 % en 2011). En revanche, celle des personnes de 65 ans et plus augmente (17 % en 2011 contre 16 % en 2000).

Ce sont surtout les personnes les plus âgées (75 ans et plus) qui sont de plus en plus nombreuses. Depuis 2000, leur nombre a augmenté de plus de 1 450 000, soit une hausse de + 34 % (et leur poids démographique est passé de 7 % à 9 %).

## ↓ ÉVOLUTION DES POPULATIONS PAR CLASSE D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : INSEE.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR CLASSE D'ÂGE

| Année | Population |           |           |            |            |           |             |            |
|-------|------------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|-------------|------------|
|       | 0-14 ans   | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans  | 45-64 ans  | 65-74 ans | 75 ans et + | Total      |
| 2000  | 11 113 855 | 2 314 236 | 5 318 016 | 17 030 945 | 13 650 357 | 5 186 012 | 4 244 777   | 58 858 198 |
| 2001  | 11 163 314 | 2 296 753 | 5 365 232 | 16 963 290 | 13 916 547 | 5 181 307 | 4 380 129   | 59 266 572 |
| 2002  | 11 188 884 | 2 346 294 | 5 392 417 | 16 880 874 | 14 181 158 | 5 178 801 | 4 517 471   | 59 685 899 |
| 2003  | 11 207 579 | 2 377 882 | 5 420 192 | 16 820 817 | 14 457 793 | 5 169 774 | 4 647 804   | 60 101 841 |
| 2004  | 11 215 747 | 2 397 436 | 5 478 668 | 16 763 174 | 14 729 103 | 5 151 278 | 4 770 015   | 60 505 421 |
| 2005  | 11 232 937 | 2 399 219 | 5 542 356 | 16 705 344 | 15 016 465 | 5 142 293 | 4 924 650   | 60 963 264 |
| 2006  | 11 258 747 | 2 398 072 | 5 554 661 | 16 692 381 | 15 333 037 | 5 076 841 | 5 085 994   | 61 399 733 |
| 2007  | 11 320 788 | 2 376 615 | 5 530 175 | 16 688 189 | 15 671 179 | 4 981 980 | 5 226 312   | 61 795 238 |
| 2008  | 11 369 872 | 2 353 595 | 5 500 895 | 16 665 626 | 15 943 961 | 4 939 437 | 5 361 480   | 62 134 866 |
| 2009  | 11 449 847 | 2 287 703 | 5 554 277 | 16 560 750 | 16 195 473 | 4 952 226 | 5 473 503   | 62 473 779 |
| 2010  | 11 522 781 | 2 239 646 | 5 572 740 | 16 464 345 | 16 444 638 | 4 968 416 | 5 586 517   | 62 799 083 |
| 2011  | 11 593 841 | 2 234 890 | 5 545 292 | 16 390 824 | 16 681 049 | 5 003 947 | 5 677 925   | 63 127 768 |

Source : INSEE.

L'estimation du risque d'être tué dans un accident de la route selon les différentes classes d'âge, en rapportant la mortalité à la population correspondante, contribue à mieux peser les enjeux quant aux classes de population à risque. Cependant, cette approche est grossière, dans la mesure où la mobilité piétonne ou routière (comme conducteur ou comme passager) est en réalité très différenciée selon l'âge (du nouveau-né au senior dépendant, en passant par le jeune professionnel actif). Mais les données détaillées font largement défaut quant aux parcours selon l'âge, il n'est guère possible d'aller plus loin sur la base de statistiques nationales. On en reste donc à ce simple calcul de « pseudo-risque relatif ». Cette comparaison mortalité *versus* population est donc à considérer avec une grande prudence.

La classe d'âge des 0-14 ans, qui comprend des profils de mobilité totalement différents, est celle qui encourt le moins de pseudo-risque par rapport à la moyenne de la population.

La classe d'âge des 18-24 ans est la classe d'âge à plus haut risque avec un pseudo-risque relatif supérieur de presque deux fois et demie à la moyenne. La classe d'âge des 25-44 ans présente également un pseudo-sur-risque supérieur à 1.

Celle des 75 ans et plus est une classe d'âge à risque élevé, avec un pseudo-risque relatif juste inférieur à une fois et demie. Dans la perspective de la poursuite annoncée de la hausse de leur démographie, cette classe d'âge mérite une vigilance particulière.

## ↓ ANNÉE 2011 – PART MORTALITÉ ET PART DE POPULATION

| Classe d'âge    | Nb de personnes tuées en 2011 | % (A)      | Population au 1 <sup>er</sup> janvier 2011 | % (B)      | Pseudo-risque relatif (A/B) |
|-----------------|-------------------------------|------------|--|------------|-----------------------------|
| 0-14 ans        | 128                           | 3,2        | 11 593 841                                 | 18,4       | 0,2                         |
| 15-17 ans       | 144                           | 3,6        | 2 234 890                                  | 3,5        | 1                           |
| 18-24 ans       | 813                           | 20,5       | 5 545 292                                  | 8,8        | 2,3                         |
| 25-44 ans       | 1 272                         | 32,1       | 16 390 824                                 | 26         | 1,2                         |
| 45-64 ans       | 847                           | 21,4       | 16 681 049                                 | 26,4       | 0,8                         |
| 65-74 ans       | 280                           | 7,1        | 5 003 947                                  | 7,9        | 0,9                         |
| 75 et plus      | 478                           | 12,1       | 5 677 925                                  | 9          | 1,3                         |
| <b>Ensemble</b> | <b>3 963</b>                  | <b>100</b> | <b>63 127 768</b>                          | <b>100</b> | <b>1</b>                    |

Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

L'accidentalité hommes-femmes

Alors que la part des femmes dans la démographie est de 52 % (part constante depuis une décennie), leur part dans l'accidentalité est nettement moindre.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR SEXE

| Année | Population |      |            |      |            |     |
|-------|------------|------|------------|------|------------|-----|
|       | Hommes     |      | Femmes     |      | Total      |     |
|       | Population | %    | Population | %    | Population | %   |
| 2000  | 28 566 924 | 48,5 | 30 291 274 | 51,5 | 58 858 198 | 100 |
| 2001  | 28 751 019 | 48,5 | 30 515 553 | 51,5 | 59 266 572 | 100 |
| 2002  | 28 940 443 | 48,5 | 30 745 456 | 51,5 | 59 685 899 | 100 |
| 2003  | 29 129 473 | 48,5 | 30 972 368 | 51,5 | 60 101 841 | 100 |
| 2004  | 29 314 499 | 48,4 | 31 190 922 | 51,6 | 60 505 421 | 100 |
| 2005  | 29 519 376 | 48,4 | 31 443 888 | 51,6 | 60 963 264 | 100 |
| 2006  | 29 714 411 | 48,4 | 31 685 322 | 51,6 | 61 399 733 | 100 |
| 2007  | 29 917 578 | 48,4 | 31 877 660 | 51,6 | 61 795 238 | 100 |
| 2008  | 30 084 747 | 48,4 | 32 050 119 | 51,6 | 62 134 866 | 100 |
| 2009  | 30 254 672 | 48,4 | 32 219 107 | 51,6 | 62 473 779 | 100 |
| 2010  | 30 418 810 | 48,4 | 32 380 273 | 51,6 | 62 799 083 | 100 |
| 2011  | 30 579 445 | 48,4 | 32 548 323 | 51,6 | 63 127 768 | 100 |

Source : INSEE.

En 2011, les parts des femmes parmi les victimes sont de 37 % parmi les blessés, de 32 % parmi les blessés hospitalisés et de 24 % parmi les personnes tuées.

Ces parts décroissent avec la gravité des atteintes corporelles. Une première explication vient de leur pratique de déplacement assez différenciée des hommes. Les femmes ont une très faible pratique de la motocyclette qui constitue le mode de déplacement le plus risqué. Elles se déplacent également dans une moindre mesure en cyclomoteur et en vélo. Leur déplacement en voiture de tourisme est moins fréquent et plus urbain.

Des facteurs comportementaux interviennent également qui expliquent la moindre implication des femmes dans les accidents graves. Ces facteurs sont bien documentés. Ils concernent notamment une moindre appétence pour la prise de risque.

Il est probable que les femmes effectuent plus de déplacement à pied et sont plus souvent passagères que les hommes.

Malgré ces différences, hommes et femmes ont bénéficié dans les mêmes proportions de la baisse de la mortalité (52 % pour les femmes et 51 % pour les hommes).

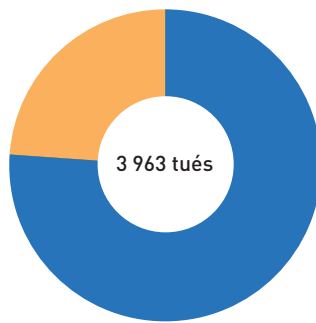
L'estimation du risque d'être tué dans un accident de la route selon le sexe fait ressortir un pseudo-risque relatif trois fois supérieur pour les hommes par rapport aux femmes.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – LES HOMMES ET LES FEMMES IMPLIQUÉS ET VICTIMES DANS LES ACCIDENTS

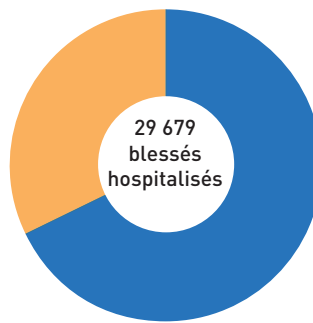
| Année                 | Nb d'impliqués |                | Victimes       |                |              |                |                           |                |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|----------------|---------------------------|----------------|
|                       |                |                | Tués           |                | Blessés      |                | Dont blessés hospitalisés |                |
|                       | Hommes         | Femmes         | Hommes         | Femmes         | Hommes       | Femmes         | Hommes                    | Femmes         |
| 2000                  | 196 003        | 89 091         | 6 197          | 1 973          | 103 628      | 57 962         | ND                        | ND             |
| 2001                  | 188 147        | 84 200         | 6 172          | 2 080          | 99 356       | 54 057         | ND                        | ND             |
| 2002                  | 168 536        | 75 050         | 5 852          | 1 890          | 89 383       | 47 956         | ND                        | ND             |
| 2003                  | 141 881        | 64 199         | 4 675          | 1 452          | 75 069       | 40 464         | ND                        | ND             |
| 2004                  | 133 503        | 60 376         | 4 229          | 1 364          | 70 413       | 37 953         | ND                        | ND             |
| 2005                  | 128 663        | 62 777         | 4 004          | 1 314          | 68 344       | 39 732         | 27 106                    | 12 705         |
| 2006                  | 120 823        | 59 845         | 3 554          | 1 155          | 64 128       | 37 997         | 27 199                    | 13 463         |
| 2007                  | 121 497        | 60 828         | 3 502          | 1 118          | 64 790       | 38 410         | 26 111                    | 12 504         |
| 2008                  | 110 445        | 55 219         | 3 262          | 1 013          | 59 081       | 34 715         | 23 903                    | 11 062         |
| 2009                  | 106 506        | 54 517         | 3 232          | 1 041          | 56 807       | 34 127         | 22 660                    | 10 663         |
| 2010                  | 98 977         | 50 472         | 3 039          | 953            | 52 538       | 31 923         | 20 409                    | 9 984          |
| 2011                  | 95 619         | 48 417         | 3 024          | 939            | 50 973       | 30 278         | 20 167                    | 9 512          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,4 %</b> | <b>- 4,1 %</b> | <b>- 0,5 %</b> | <b>- 1,5 %</b> | <b>- 3 %</b> | <b>- 5,2 %</b> | <b>- 1,2 %</b>            | <b>- 4,7 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

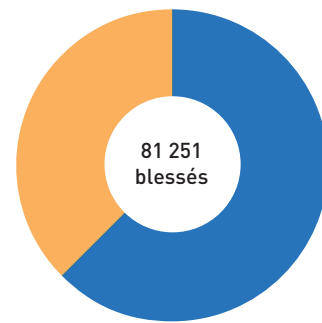
↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SELON LE SEXE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS SELON LE SEXE

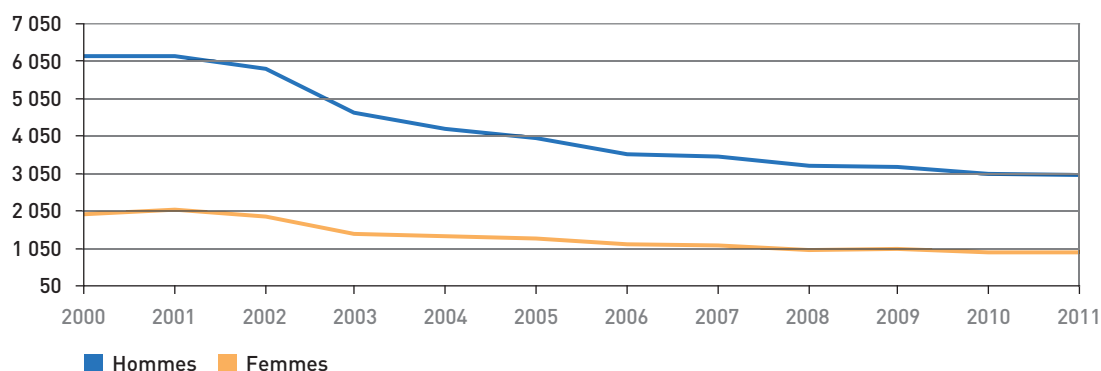


↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS SELON LE SEXE

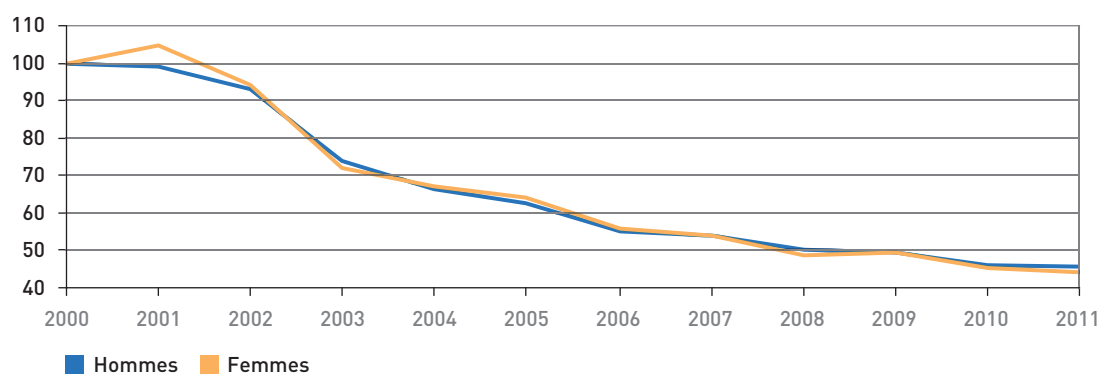


Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SELON LE SEXE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SELON LE SEXE POUR UN MILLION D'HABITANTS DE MÊME SEXE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 - PART DE MORTALITÉ ET PART HOMMES - FEMMES

| Sexe            | Nombre de personnes tuées en 2011 | % (A)      | Population au 1 <sup>er</sup> janvier 2011 | % (B)      | Pseudo-risque relatif (A/B) |
|-----------------|-----------------------------------|------------|--|------------|-----------------------------|
| Hommes          | 3 024                             | 76,3       | 30 579 445                                 | 48,4       | 1,6                         |
| Femmes          | 939                               | 23,7       | 32 548 323                                 | 51,6       | 0,5                         |
| <b>Ensemble</b> | <b>3 963</b>                      | <b>100</b> | <b>63 127 768</b>                          | <b>100</b> | <b>1</b>                    |

Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.



## LES DONNÉES DÉTAILLÉES PAR CLASSE D'ÂGE ET PAR SEXE

Pour affiner l'analyse de l'accidentalité, le bilan 2011 intègre des focus détaillés sur les classes d'âge généralement considérées comme critiques, les 18-24 ans, les 65-74 ans et les 75 ans et plus et sur les deux sexes.

Les analyses données pour chaque sous-population suivent la même trame, offrant ainsi une meilleure lisibilité et facilitant les comparaisons (sauf quelques exceptions, dans le cas de développements qui auraient présenté trop peu d'intérêt).

Par ailleurs, certaines analyses ont également été érudées lorsque les effectifs en cause, trop faibles, ne permettent pas des exploitations statistiquement significatives et des interprétations solides.

### Les jeunes adultes (18-24 ans)

#### *La population des 18-24 ans*

En 2011, la population des 18-24 ans représente 8,8 % de l'ensemble de la population.

Entre 2000 et 2011, la population des 18-24 ans a augmenté de + 4,3 % alors que l'ensemble de la population a augmenté dans le même temps de + 7,3 %. Chez les hommes, la population des 18-24 ans a augmenté entre 2000 et 2011 de + 4,5 % alors que pour les femmes elle a augmenté de + 4 %.

En opposition avec l'ensemble de la population masculine, les hommes sont plus nombreux chez les 18-24 ans (51 % chez les 18-24 ans contre 48 %).

#### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – DÉMOGRAPHIE DES 18-24 ANS SELON LE SEXE

| Année                 | Population des 18-24 ans |                |                | Population totale | % 18-24 ans |
|-----------------------|--------------------------|----------------|----------------|-------------------|-------------|
|                       | Hommes                   | Femmes         | Total          |                   |             |
| 2000                  | 2 686 690                | 2 631 326      | 5 318 016      | 58 858 198        | 9           |
| 2001                  | 2 706 901                | 2 658 331      | 5 365 232      | 59 266 572        | 9,1         |
| 2002                  | 2 716 797                | 2 675 620      | 5 392 417      | 59 685 899        | 9           |
| 2003                  | 2 727 844                | 2 692 348      | 5 420 192      | 60 101 841        | 9           |
| 2004                  | 2 756 345                | 2 722 323      | 5 478 668      | 60 505 421        | 9,1         |
| 2005                  | 2 789 147                | 2 753 209      | 5 542 356      | 60 963 264        | 9,1         |
| 2006                  | 2 798 220                | 2 756 441      | 5 554 661      | 61 399 733        | 9           |
| 2007                  | 2 788 141                | 2 742 034      | 5 530 175      | 61 795 238        | 8,9         |
| 2008                  | 2 774 535                | 2 726 360      | 5 500 895      | 62 134 866        | 8,9         |
| 2009                  | 2 806 926                | 2 747 351      | 5 554 277      | 62 473 779        | 8,9         |
| 2010                  | 2 820 798                | 2 751 942      | 5 572 740      | 62 799 083        | 8,9         |
| 2011                  | 2 807 832                | 2 737 460      | 5 545 292      | 63 127 768        | 8,8         |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 0,5 %</b>           | <b>- 0,5 %</b> | <b>- 0,5 %</b> | <b>0,5 %</b>      | <b>- 1</b>  |

Source : INSEE.

En 2011, par rapport à 2010, la population des 18-24 ans est en baisse de -0,5 %, baisse uniforme chez les hommes et chez les femmes.

#### *Bilan général de l'accidentalité des 18-24 ans*

Depuis 2000, la baisse de la mortalité des 18-24 ans est de - 53 % (soit 933 personnes tuées en moins entre 2000 et 2011). Celle des blessés est de - 54 % (soit 19 995 blessés en moins dans cette classe d'âge).

La baisse de la mortalité dans la classe d'âge des 18-24 ans est plus importante que la baisse de l'ensemble des victimes avec un écart de 1 point (- 52 % tous âges confondus).

Après une diminution importante entre 2001 et 2003 (- 25 %), la réduction de la mortalité des 18-24 ans dans les accidents se maintient à un niveau moindre, comparable à celle de la baisse générale des tués tous âges confondus (respectivement - 38 % contre - 35 % entre 2003 et 2011).

Pour les blessés, la baisse est comparable également à celle de l'ensemble des blessés tous âges confondus (- 54 % contre 50 % pour les blessés tous âges entre 2000 et 2011).

En 2011, comparativement à 2010, les victimes chez les 18-24 ans sont globalement en réduction de - 7,8 % bien que les personnes tuées n'aient baissé que de - 2,2 % (-18 tués). Les blessés ont baissé de - 8 % dont - 4,1 % pour les seuls blessés hospitalisés.

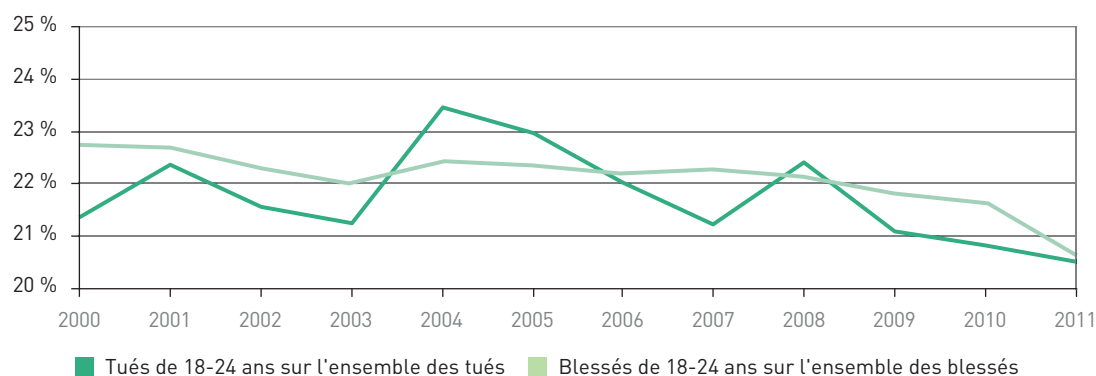
#### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DES IMPLIQUÉS ET DES VICTIMES DE 18-24 ANS

| Année                 | Nb de personnes impliquées | Victimes        |              |                           |
|-----------------------|----------------------------|-----------------|--------------|---------------------------|
|                       |                            | Personnes tuées | Blessés      | Dont blessés hospitalisés |
| 2000                  | 61 659                     | 1 746           | 36 792       | ND                        |
| 2001                  | 58 786                     | 1 845           | 34 877       | ND                        |
| 2002                  | 51 962                     | 1 670           | 30 667       | ND                        |
| 2003                  | 43 202                     | 1 302           | 25 436       | ND                        |
| 2004                  | 41 291                     | 1 312           | 24 324       | ND                        |
| 2005                  | 40 588                     | 1 222           | 24 163       | 8 723                     |
| 2006                  | 37 947                     | 1 037           | 22 690       | 8 867                     |
| 2007                  | 38 053                     | 981             | 22 992       | 8 372                     |
| 2008                  | 34 404                     | 958             | 20 760       | 7 444                     |
| 2009                  | 32 984                     | 901             | 19 848       | 7 175                     |
| 2010                  | 30 394                     | 831             | 18 265       | 6 298                     |
| 2011                  | 28 302                     | 813             | 16 797       | 6 039                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 6,9 %</b>             | <b>- 2,2 %</b>  | <b>- 8 %</b> | <b>- 4,1 %</b>            |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Malgré une tendance baissière, les ratios relatifs aux parts de décès et de blessés chez les 18-24 ans sont proches de 21 % alors que les 18-24 ans représentent, en 2011, 8,8 % de la population. C'est la classe d'âge à plus haut risque avec un pseudo-risque relatif supérieur de près de deux fois et demie à la moyenne.

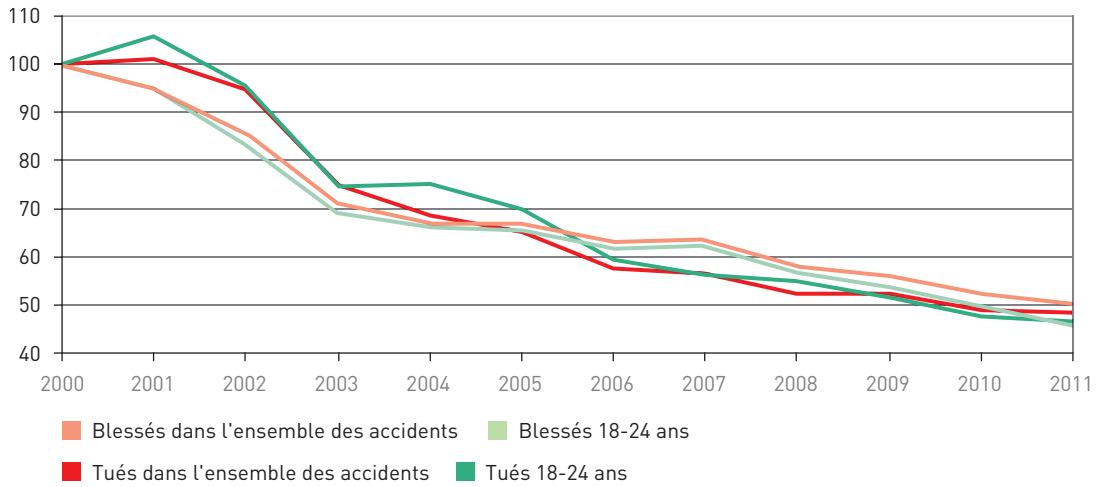
#### ↓ ÉVOLUTION DES PARTS DES 18-24 ANS DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION COMPARÉE DES VICTIMES DE 18-24 ANS DANS L'ACCIDENTALITÉ (BASE 100 - ANNÉE 2000)

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



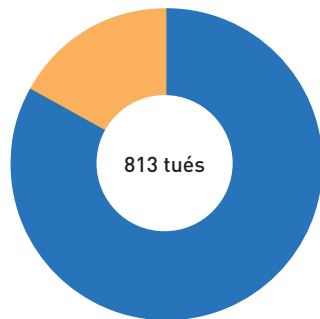
Les 18-24 ans – hommes versus femmes

En 2011, la part des femmes dans la mortalité routière de la classe d'âge des 18-24 ans est de 17 %.

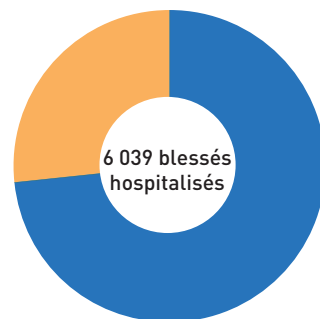
Cette répartition est significativement différente de celle rencontrée pour la mortalité tous âges confondus (24 % sont des femmes).

Parmi les blessés hospitalisés, la part des femmes de 18-24 ans atteint 27 % contre 32 % pour l'ensemble des blessés hospitalisés.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES CHEZ LES 18-24 ANS HOMMES VERSUS FEMMES



↓ ANNÉE 2011 - BLESSÉS HOSPITALISÉS CHEZ LES 18-24 ANS HOMMES VERSUS FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

■ Hommes 83,1 % ■ Femmes 16,9 %

■ Hommes 73,5 % ■ Femmes 26,5 %

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DE 18-24 ANS – HOMMES VERSUS FEMMES

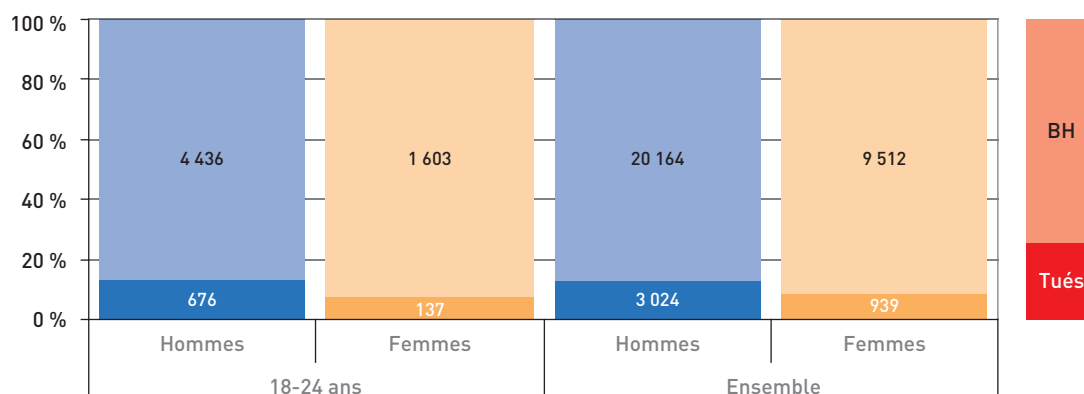
| Année                 | Hommes          |                      | Femmes          |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 1 400           | ND                   | 345             | ND                   | 1 746           | ND                   |
| 2001                  | 1 482           | ND                   | 363             | ND                   | 1 845           | ND                   |
| 2002                  | 1 357           | ND                   | 313             | ND                   | 1 670           | ND                   |
| 2003                  | 1 093           | ND                   | 210             | ND                   | 1 302           | ND                   |
| 2004                  | 1 073           | ND                   | 238             | ND                   | 1 312           | ND                   |
| 2005                  | 1 003           | 6 492                | 219             | 2 231                | 1 222           | 8 723                |
| 2006                  | 849             | 6 486                | 188             | 2 381                | 1 037           | 8 867                |
| 2007                  | 810             | 6 145                | 171             | 2 227                | 981             | 8 372                |
| 2008                  | 782             | 5 525                | 176             | 1 919                | 958             | 7 444                |
| 2009                  | 756             | 5 309                | 145             | 1 866                | 901             | 7 175                |
| 2010                  | 677             | 4 553                | 154             | 1 745                | 831             | 6 298                |
| 2011                  | 676             | 4 436                | 137             | 1 603                | 813             | 6 039                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 0,1 %</b>  | <b>- 2,6 %</b>       | <b>- 11 %</b>   | <b>- 8,1 %</b>       | <b>- 2,2 %</b>  | <b>- 4,1 %</b>       |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, la part de la mortalité parmi les victimes graves de 18-24 ans (personnes tuées + blessés hospitalisés) est équivalente à l'ensemble des classes d'âge (11,9 % chez les 18-24 ans contre 11,8 % pour l'ensemble des victimes graves) et les hommes (13 %) sont plus concernés que les femmes (7,9 %).

La part de la mortalité des femmes de 18-24 ans par rapport à l'ensemble des femmes décédées est inférieure à 15 %. Cette part suit une tendance à la baisse (18 % en 2000 contre 15 % en 2011). La part de la mortalité des hommes de 18-24 ans parmi les hommes décédés est stable. Près de deux fois supérieure à celle des femmes, elle s'établit autour de 22 % entre 2000 et 2011.

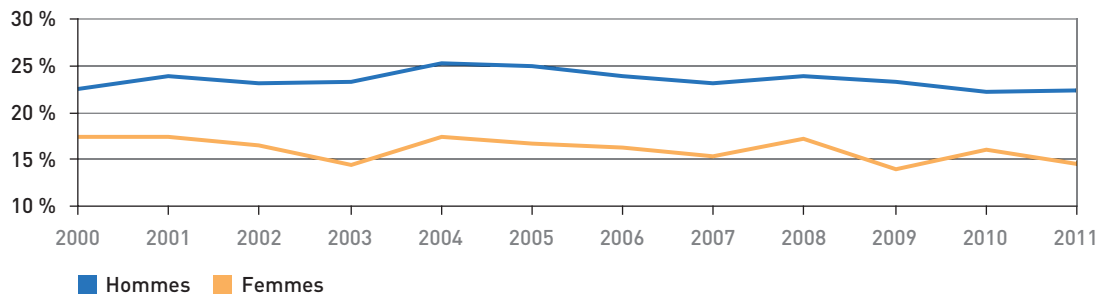
## ↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHES LES 18-24 ANS HOMMES VERSUS FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS HOMMES *VERSUS* FEMMES



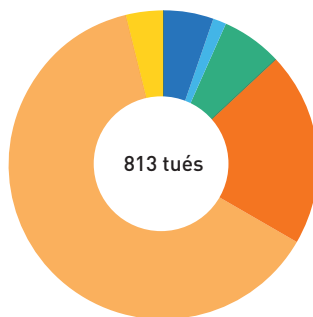
*Les 18-24 ans selon les modes de déplacement*

La répartition de la mortalité chez les 18-24 ans par catégorie d'usagers se distingue de l'ensemble des classes d'âge. Elle traduit des spécificités dans les modes de déplacement couramment utilisés.

En 2011, les personnes décédées dans les accidents de la classe d'âge de 18-24 ans sont pour 63 % des automobilistes dont 21 % sont des femmes (respectivement 53 % et 30 % tous âges confondus).

La part des motocyclistes décédés ressort à 20 % (dont 6,5 % pour les femmes), soit une part semblable à la mortalité d'ensemble (19 % en 2011).

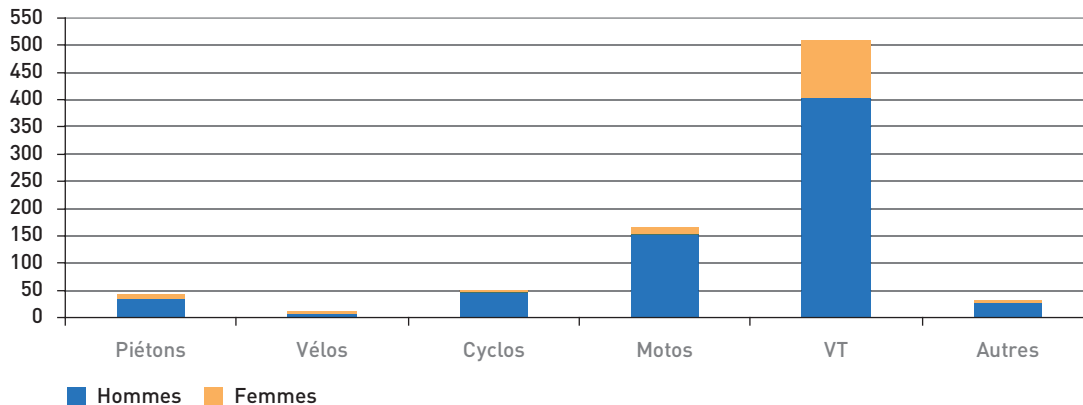
↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DE 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



■ Piétons 5,4 %   ■ Vélos 1,5 %   ■ Cyclos 6,2 %  
 ■ Motos 20,3 %   ■ VT 62,9 %   ■ Autres 3,8 %

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



## ↓ ANNÉES 2010 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE

| Année                 |          | Piétons |        | Vélos    |         | Cyclos   |         | Motos  |       | VT      |         | Autres  |          |
|-----------------------|----------|---------|--------|----------|---------|----------|---------|--------|-------|---------|---------|---------|----------|
|                       |          | Tués    | BH     | Tués     | BH      | Tués     | BH      | Tués   | BH    | Tués    | BH      | Tués    | BH       |
| 2000                  | Hommes   | 32      | ND     | 14       | ND      | 68       | ND      | 212    | ND    | 1 051   | ND      | 24      | ND       |
|                       | Femmes   | 15      | ND     | 3        | ND      | 7        | ND      | 13     | ND    | 301     | ND      | 5       | ND       |
|                       | Ensemble | 47      | ND     | 17       | ND      | 76       | ND      | 224    | ND    | 1 352   | ND      | 29      | ND       |
| 2001                  | Hommes   | 32      | ND     | 12       | ND      | 88       | ND      | 229    | ND    | 1 091   | ND      | 30      | ND       |
|                       | Femmes   | 19      | ND     | 3        | ND      | 6        | ND      | 18     | ND    | 313     | ND      | 3       | ND       |
|                       | Ensemble | 51      | ND     | 15       | ND      | 94       | ND      | 247    | ND    | 1 405   | ND      | 33      | ND       |
| 2002                  | Hommes   | 38      | ND     | 5        | ND      | 75       | ND      | 210    | ND    | 1 006   | ND      | 22      | ND       |
|                       | Femmes   | 12      | ND     | 1        | ND      | 6        | ND      | 16     | ND    | 275     | ND      | 3       | ND       |
|                       | Ensemble | 50      | ND     | 6        | ND      | 81       | ND      | 226    | ND    | 1 281   | ND      | 26      | ND       |
| 2003                  | Hommes   | 27      | ND     | 7        | ND      | 91       | ND      | 181    | ND    | 760     | ND      | 27      | ND       |
|                       | Femmes   | 9       | ND     | 5        | ND      | 7        | ND      | 12     | ND    | 174     | ND      | 2       | ND       |
|                       | Ensemble | 35      | ND     | 13       | ND      | 98       | ND      | 192    | ND    | 934     | ND      | 29      | ND       |
| 2004                  | Hommes   | 33      | ND     | 4        | ND      | 86       | ND      | 204    | ND    | 731     | ND      | 15      | ND       |
|                       | Femmes   | 4       | ND     | 5        | ND      | 4        | ND      | 18     | ND    | 204     | ND      | 2       | ND       |
|                       | Ensemble | 37      | ND     | 10       | ND      | 90       | ND      | 222    | ND    | 935     | ND      | 17      | ND       |
| 2005                  | Hommes   | 46      | 247    | 8        | 110     | 102      | 1 389   | 210    | 1 471 | 617     | 3 114   | 20      | 161      |
|                       | Femmes   | 12      | 211    | 5        | 36      | 11       | 242     | 15     | 220   | 173     | 1 490   | 3       | 32       |
|                       | Ensemble | 58      | 458    | 13       | 146     | 113      | 1 631   | 225    | 1 691 | 790     | 4 604   | 23      | 193      |
| 2006                  | Hommes   | 23      | 234    | 11       | 126     | 77       | 1 568   | 187    | 1 304 | 519     | 2 926   | 32      | 328      |
|                       | Femmes   | 8       | 216    | 2        | 47      | 10       | 273     | 15     | 190   | 151     | 1 567   | 2       | 88       |
|                       | Ensemble | 31      | 450    | 13       | 173     | 87       | 1 841   | 202    | 1 494 | 670     | 4 493   | 34      | 416      |
| 2007                  | Hommes   | 39      | 208    | 7        | 105     | 84       | 1 546   | 183    | 1 332 | 463     | 2 705   | 34      | 249      |
|                       | Femmes   | 8       | 252    | 3        | 34      | 6        | 301     | 9      | 198   | 138     | 1 357   | 7       | 85       |
|                       | Ensemble | 47      | 460    | 10       | 139     | 90       | 1 847   | 192    | 1 530 | 601     | 4 062   | 41      | 334      |
| 2008                  | Hommes   | 24      | 196    | 12       | 107     | 84       | 1 419   | 166    | 1 293 | 467     | 2 250   | 29      | 260      |
|                       | Femmes   | 8       | 180    | 4        | 33      | 7        | 271     | 15     | 150   | 137     | 1 213   | 5       | 72       |
|                       | Ensemble | 32      | 376    | 16       | 140     | 91       | 1 690   | 181    | 1 443 | 604     | 3 463   | 34      | 332      |
| 2009                  | Hommes   | 21      | 198    | 6        | 75      | 79       | 1 300   | 186    | 1 270 | 436     | 2 220   | 28      | 246      |
|                       | Femmes   | 5       | 174    | 1        | 30      | 6        | 226     | 12     | 180   | 111     | 1 171   | 10      | 85       |
|                       | Ensemble | 26      | 372    | 7        | 105     | 85       | 1 526   | 198    | 1 450 | 547     | 3 391   | 38      | 331      |
| 2010                  | Hommes   | 35      | 171    | 9        | 90      | 46       | 1 008   | 137    | 1 061 | 419     | 1 978   | 31      | 245      |
|                       | Femmes   | 10      | 172    | 2        | 31      | 14       | 195     | 11     | 144   | 115     | 1 116   | 2       | 87       |
|                       | Ensemble | 45      | 343    | 11       | 121     | 60       | 1 203   | 148    | 1 205 | 534     | 3 094   | 33      | 332      |
| 2011                  | Hommes   | 35      | 193    | 8        | 87      | 47       | 934     | 154    | 1 078 | 404     | 1 928   | 28      | 216      |
|                       | Femmes   | 9       | 172    | 4        | 32      | 3        | 182     | 11     | 156   | 107     | 1 014   | 3       | 47       |
|                       | Ensemble | 44      | 365    | 12       | 119     | 50       | 1 116   | 165    | 1 234 | 511     | 2 942   | 31      | 263      |
| Var.<br>2011/<br>2010 | Hommes   | 0 %     | 12,9 % | - 11,1 % | - 3,3 % | 2,2 %    | - 7,3 % | 12,4 % | 1,6 % | - 3,6 % | - 2,5 % | - 9,7 % | - 11,8 % |
|                       | Femmes   | - 10 %  | 0 %    | 100 %    | 3,2 %   | - 78,6 % | - 6,7 % | 0 %    | 8,3 % | - 7 %   | - 9,1 % | 50 %    | - 46 %   |
|                       | Ensemble | - 2,2 % | 6,4 %  | 9,1 %    | - 1,7 % | - 16,7 % | - 7,2 % | 11,5 % | 2,4 % | - 4,3 % | - 4,9 % | - 6,1 % | - 20,8 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

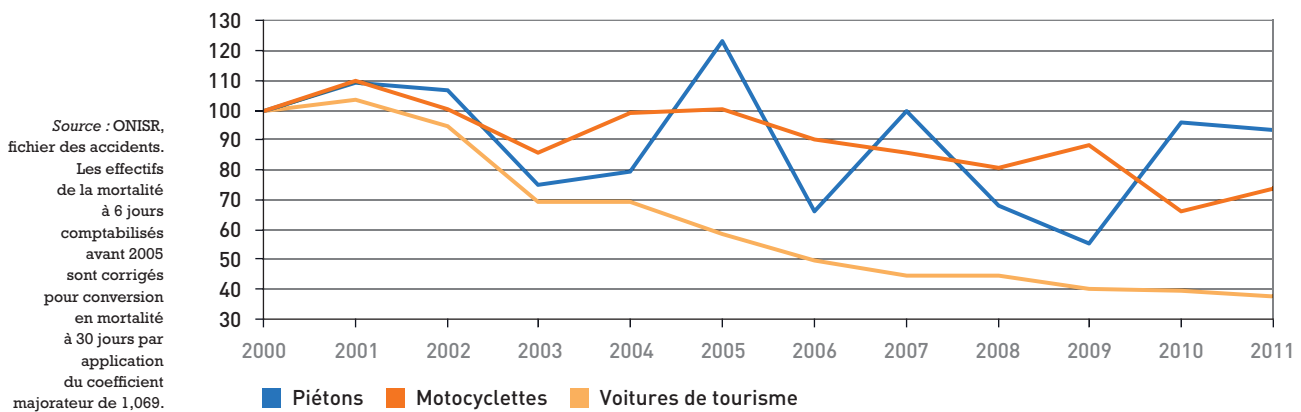
Sur le long terme, seules les évolutions des mortalités des piétons, des motocyclistes et des automobilistes sont statistiquement significatives, les effectifs des autres catégories étant trop réduits.

En 2011, la baisse de la mortalité des piétons de 18-24 ans est faible (- 4,7 % en 2011 par rapport à 2000 contre - 39 % pour les piétons tous âges confondus).

Pour les motocyclistes, la baisse de la mortalité des 18-24 ans est bien meilleure (- 27 % en 2011 par rapport à 2000 contre - 20 % tous âges confondus).

Enfin, pour les automobilistes, la baisse est maximum (- 63 % en 2011 par rapport à 2000 pour les 18-24 ans contre - 62 % pour la mortalité d'ensemble).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Les 18-24 ans – conducteurs/passagers

En 2011, les personnes tuées dans la classe d'âge des 18-24 ans sont pour 76 % des conducteurs (80 % pour l'ensemble des classes d'âge). Parmi ces conducteurs, 87,5 % sont des hommes et 12,5 % sont des femmes. Depuis 2000, on observe deux phénomènes :

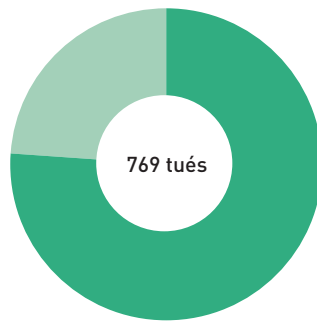
- le nombre de passagers décédés est en légère baisse (de - 61 % pour les femmes et - 62 % pour les hommes) ;
- le nombre de femmes conductrices décédées diminue (- 53 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS PAR SEXE ET PLACE OCCUPÉE

| Année       | Personnes tuées |         |        |           |        |       | Blessés hospitalisés |        |        |           |        |        |
|-------------|-----------------|---------|--------|-----------|--------|-------|----------------------|--------|--------|-----------|--------|--------|
|             | Conducteurs     |         |        | Passagers |        |       | Conducteurs          |        |        | Passagers |        |        |
|             | Hommes          | Femmes  | Total  | Hommes    | Femmes | Total | Hommes               | Femmes | Total  | Hommes    | Femmes | Total  |
| 2000        | 1 026           | 173     | 1 199  | 342       | 157    | 499   | ND                   | ND     | ND     | ND        | ND     | ND     |
| 2001        | 1 129           | 197     | 1 326  | 321       | 148    | 468   | ND                   | ND     | ND     | ND        | ND     | ND     |
| 2002        | 1 026           | 176     | 1 203  | 292       | 125    | 417   | ND                   | ND     | ND     | ND        | ND     | ND     |
| 2003        | 850             | 105     | 955    | 216       | 96     | 312   | ND                   | ND     | ND     | ND        | ND     | ND     |
| 2004        | 823             | 134     | 957    | 217       | 100    | 317   | ND                   | ND     | ND     | ND        | ND     | ND     |
| 2005        | 772             | 120     | 892    | 185       | 87     | 272   | 5 100                | 1 151  | 6 251  | 1 145     | 869    | 2 014  |
| 2006        | 673             | 105     | 778    | 153       | 75     | 228   | 5 103                | 1 240  | 6 343  | 1 149     | 925    | 2 074  |
| 2007        | 625             | 99      | 724    | 146       | 64     | 210   | 4 818                | 1 126  | 5 944  | 1 119     | 849    | 1 968  |
| 2008        | 603             | 99      | 702    | 155       | 69     | 224   | 4 406                | 1 003  | 5 409  | 923       | 736    | 1 659  |
| 2009        | 585             | 85      | 670    | 150       | 55     | 205   | 4 189                | 946    | 5 135  | 922       | 746    | 1 668  |
| 2010        | 514             | 92      | 606    | 128       | 52     | 180   | 3 530                | 861    | 4 391  | 852       | 712    | 1 564  |
| 2011        | 513             | 73      | 586    | 128       | 55     | 183   | 3 392                | 833    | 4 225  | 851       | 598    | 1 449  |
| <b>Var.</b> |                 |         |        |           |        |       |                      |        |        |           |        |        |
| 2011/2010   | -0,2 %          | -20,7 % | -3,3 % | 0 %       | 5,8 %  | 1,7 % | -3,9 %               | -3,3 % | -3,8 % | -0,1 %    | -16 %  | -7,4 % |

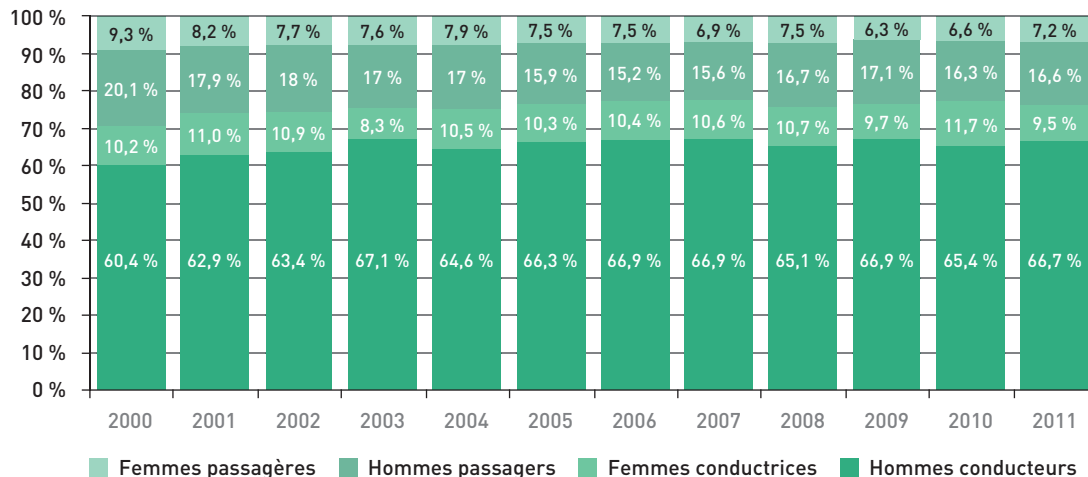
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 18-24 ANS SELON LA PLACE OCCUPÉE



■ Conducteurs 76,2 % ■ Passagers 23,8 %

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS SELON LE SEXE ET LA PLACE OCCUPÉE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



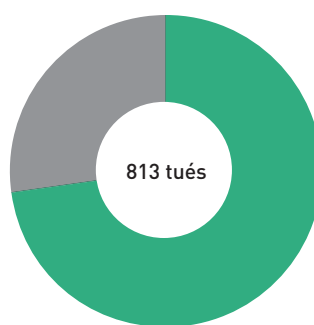
*Les 18-24 ans et les milieux (agglomérations<sup>66</sup> versus rase campagne<sup>67</sup>)*

En 2011, la mortalité des 18-24 ans survient très majoritairement en rase campagne (73 % de la mortalité en 2011 contre 72 % tous âges confondus).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS SELON LE MILIEU

| Année                 | Rase campagne   |                      | Milieu urbain   |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 1 266           | ND                   | 480             | ND                   | 1 746           | ND                   |
| 2001                  | 1 334           | ND                   | 511             | ND                   | 1 845           | ND                   |
| 2002                  | 1 245           | ND                   | 424             | ND                   | 1 670           | ND                   |
| 2003                  | 959             | ND                   | 343             | ND                   | 1 302           | ND                   |
| 2004                  | 949             | ND                   | 362             | ND                   | 1 312           | ND                   |
| 2005                  | 814             | 3 830                | 408             | 4 893                | 1 222           | 8 723                |
| 2006                  | 730             | 4 328                | 307             | 4 539                | 1 037           | 8 867                |
| 2007                  | 695             | 4 119                | 286             | 4 253                | 981             | 8 372                |
| 2008                  | 706             | 3 666                | 252             | 3 778                | 958             | 7 444                |
| 2009                  | 649             | 3 562                | 252             | 3 613                | 901             | 7 175                |
| 2010                  | 617             | 3 256                | 214             | 3 042                | 831             | 6 298                |
| 2011                  | 597             | 3 031                | 216             | 3 008                | 813             | 6 039                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,2 %</b>  | <b>- 6,9 %</b>       | <b>0,9 %</b>    | <b>- 1,1 %</b>       | <b>2,2 %</b>    | <b>- 4,1 %</b>       |

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 18-24 ANS SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 73 % ■ Milieu urbain 27 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

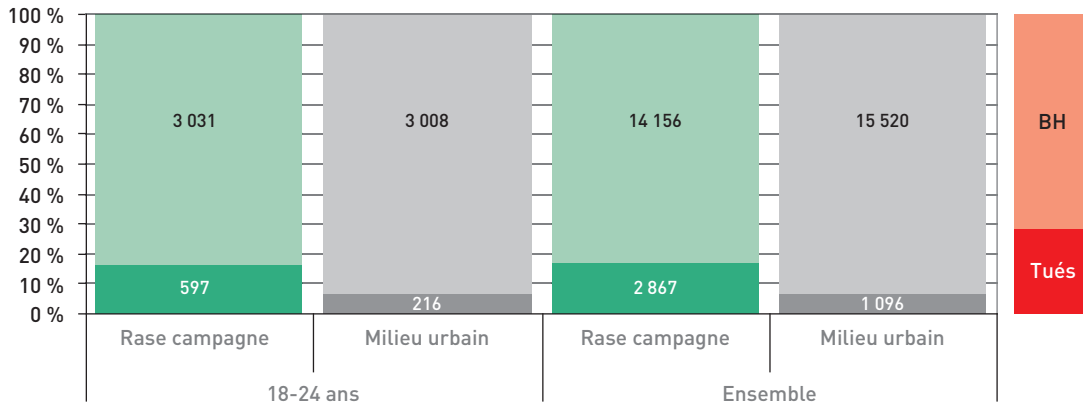
Pour chacun des deux milieux, la part de décès chez les 18-24 ans parmi les victimes graves est identique à celle de la mortalité d'ensemble (16,5 % contre 16,8 % en rase campagne et 6,7 % contre 6,6 % en milieu urbain).

Depuis 2000, la mortalité chez les 18-24 ans connaît une baisse similaire pour chacun des deux milieux (- 53 % en rase campagne et - 55 % en milieu urbain). Cette variation est semblable à celle de la mortalité d'ensemble (- 51 % en rase campagne contre - 52 % en milieu urbain).

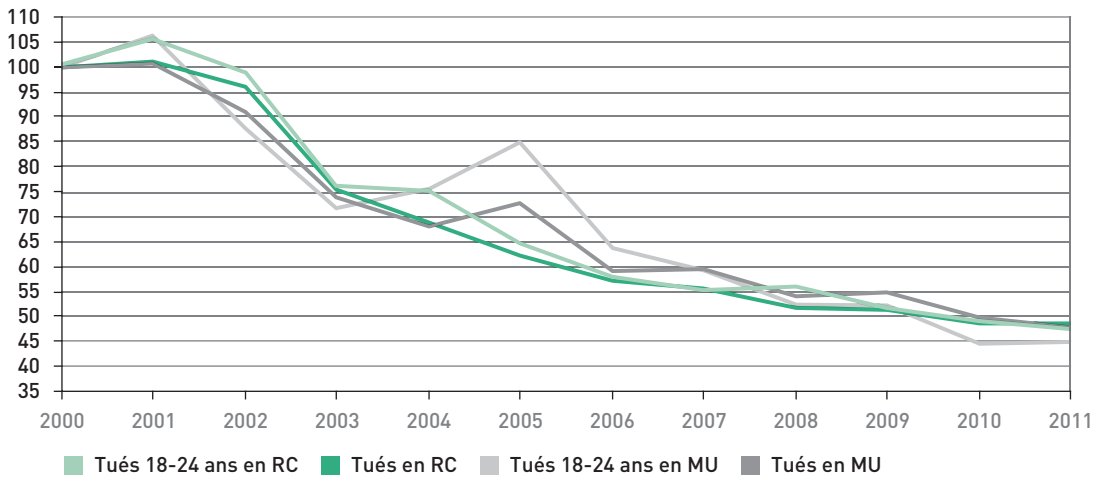
<sup>66</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

<sup>67</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 18-24 ANS RASE CAMPAGNE VERSUS MILIEU URBAIN



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ENTRE 18-24 ANS ET ENSEMBLE DES CLASSES D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 18-24 ans et la luminosité (jour versus nuit)

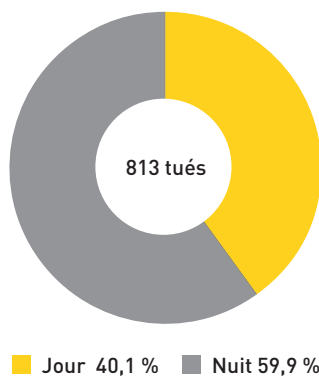
En 2011, la mortalité routière des 18-24 ans intervient la nuit, à la différence de leurs aînés (60 % pour les décès des 18-24 ans contre 43 % pour l'ensemble des classes d'âge).

De jour comme de nuit, la part de la mortalité parmi les victimes graves chez les 18-24 ans est du même ordre que la mortalité d'ensemble (respectivement le jour 9,2 % contre 10,3 % et la nuit 14,8 % contre 14,4 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS – JOUR VERSUS NUIT

| Année                 | Jour            |                      | Nuit            |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 685             | ND                   | 1 060           | ND                   | 1 746           | ND                   |
| 2001                  | 754             | ND                   | 1 091           | ND                   | 1 845           | ND                   |
| 2002                  | 719             | ND                   | 950             | ND                   | 1 670           | ND                   |
| 2003                  | 521             | ND                   | 781             | ND                   | 1 302           | ND                   |
| 2004                  | 578             | ND                   | 733             | ND                   | 1 312           | ND                   |
| 2005                  | 489             | 4 598                | 733             | 4 125                | 1 222           | 8 723                |
| 2006                  | 445             | 4 673                | 592             | 4 194                | 1 037           | 8 867                |
| 2007                  | 409             | 4 517                | 572             | 3 855                | 981             | 8 372                |
| 2008                  | 393             | 4 033                | 565             | 3 411                | 958             | 7 444                |
| 2009                  | 383             | 3 889                | 518             | 3 286                | 901             | 7 175                |
| 2010                  | 351             | 3 404                | 480             | 2 894                | 831             | 6 298                |
| 2011                  | 326             | 3 233                | 487             | 2 806                | 813             | 6 039                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 7,1 %</b>  | <b>- 5 %</b>         | <b>1,5 %</b>    | <b>- 3 %</b>         | <b>- 2,2 %</b>  | <b>- 4,1 %</b>       |

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES CHEZ LES 18-24 ANS SELON LA LUMINOSITÉ

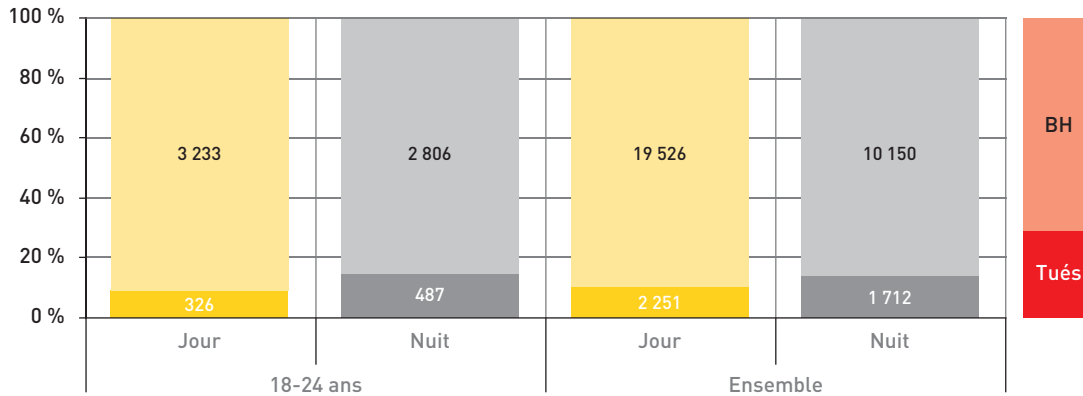


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la mortalité chez les 18-24 ans a connu une évolution semblable voire plus favorable que celle tous âges confondus. Sur l'ensemble de la période 2000-2011, la baisse de la mortalité des 18-24 ans atteint - 52 % de jour (- 48 % pour l'ensemble) et - 54 % de nuit (- 55 % pour l'ensemble).

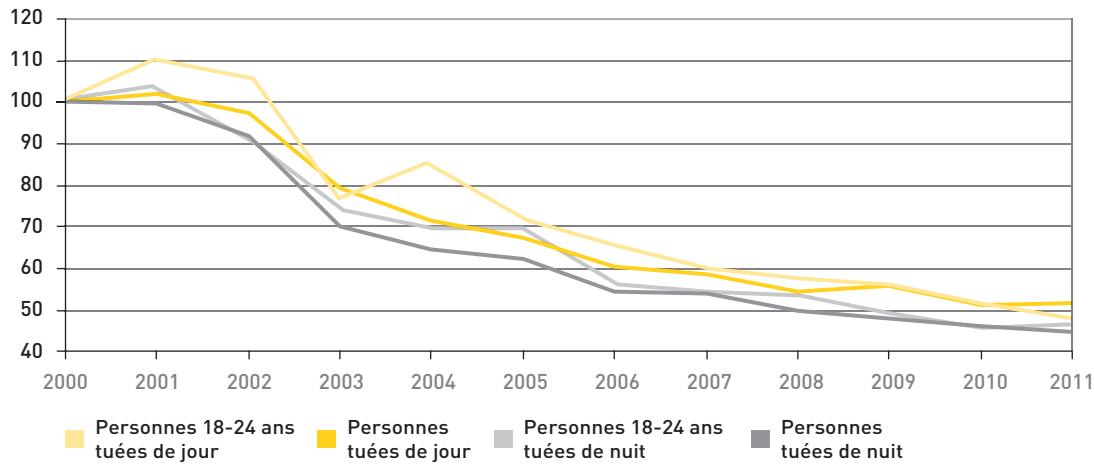
En 2011, la mortalité de nuit est en hausse pour la première fois depuis 2001 (+ 1,5 % soit + 7 personnes tuées).

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 18-24 ANS JOUR VERSUS NUIT



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ CHEZ LES 18-24 ANS JOUR VERSUS NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 18-24 ans selon les mois, jours et heures

Les 18-24 ans selon les mois, jours et heures

La distribution de la mortalité des 18-24 ans se traduit par un cycle assez mal établi avec pourtant une montée assez nette en juillet-août et en octobre.

La part mensuelle de la mortalité varie de 6,5 % au minimum (février avec 80 tués en moyenne) à 10,1 % au maximum (juillet avec 122 tués en moyenne).

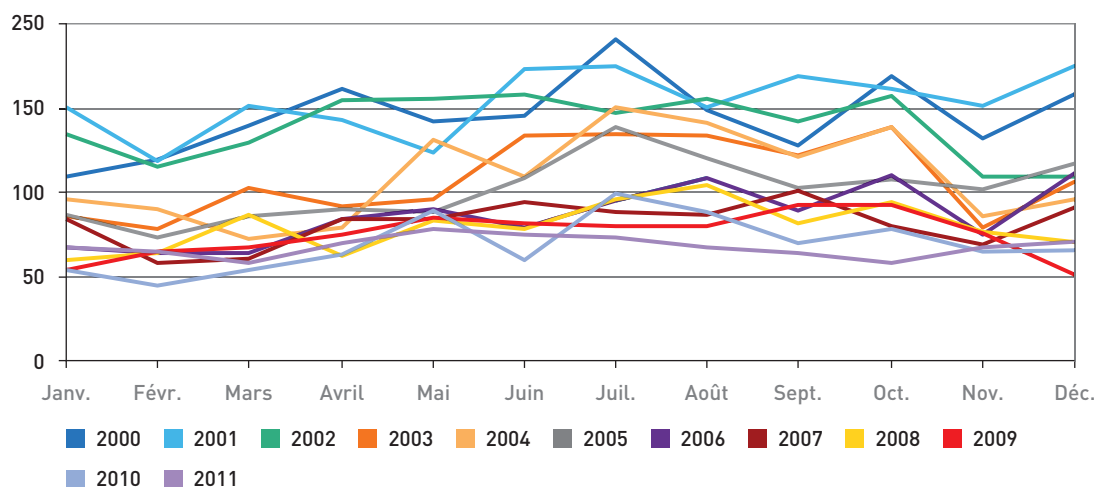
Le profil saisonnier de l'année 2011, qui a connu des écarts mensuels très marqués par rapport à 2010, est très éloigné du profil moyen observé de 2000 à 2011 (creux atypique sur juillet et août).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS SELON LE MOIS

| Année             |                      | Janv.  | Févr.  | Mars  | Avril  | Mai     | Juin    | Juil.   | Août    | Sept.  | Oct.    | Nov.  | Déc.   |
|-------------------|----------------------|--------|--------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|-------|--------|
| 2000              | Personnes tuées      | 109    | 120    | 140   | 161    | 142     | 145     | 191     | 149     | 128    | 169     | 133   | 158    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND    | ND     | ND      | ND      | ND      | ND      | ND     | ND      | ND    | ND     |
| 2001              | Personnes tuées      | 151    | 119    | 152   | 143    | 124     | 173     | 175     | 151     | 169    | 161     | 152   | 175    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND    | ND     | ND      | ND      | ND      | ND      | ND     | ND      | ND    | ND     |
| 2002              | Personnes tuées      | 135    | 115    | 129   | 155    | 156     | 158     | 148     | 156     | 142    | 157     | 109   | 109    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND    | ND     | ND      | ND      | ND      | ND      | ND     | ND      | ND    | ND     |
| 2003              | Personnes tuées      | 86     | 78     | 103   | 92     | 96      | 134     | 135     | 134     | 122    | 139     | 79    | 106    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND    | ND     | ND      | ND      | ND      | ND      | ND     | ND      | ND    | ND     |
| 2004              | Personnes tuées      | 96     | 90     | 73    | 79     | 131     | 109     | 151     | 141     | 121    | 139     | 86    | 96     |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND    | ND     | ND      | ND      | ND      | ND      | ND     | ND      | ND    | ND     |
| 2005              | Personnes tuées      | 87     | 73     | 86    | 90     | 88      | 109     | 139     | 120     | 103    | 108     | 102   | 117    |
|                   | Blessés hospitalisés | 594    | 474    | 534   | 582    | 617     | 772     | 935     | 862     | 855    | 904     | 806   | 788    |
| 2006              | Personnes tuées      | 67     | 64     | 64    | 84     | 90      | 79      | 95      | 109     | 89     | 110     | 75    | 111    |
|                   | Blessés hospitalisés | 704    | 519    | 644   | 705    | 763     | 841     | 913     | 780     | 803    | 754     | 724   | 717    |
| 2007              | Personnes tuées      | 84     | 58     | 61    | 84     | 84      | 94      | 88      | 87      | 101    | 80      | 69    | 91     |
|                   | Blessés hospitalisés | 603    | 565    | 674   | 735    | 685     | 807     | 815     | 759     | 771    | 720     | 636   | 602    |
| 2008              | Personnes tuées      | 60     | 64     | 87    | 62     | 83      | 78      | 96      | 104     | 82     | 94      | 77    | 71     |
|                   | Blessés hospitalisés | 563    | 525    | 624   | 563    | 637     | 706     | 761     | 698     | 653    | 671     | 547   | 496    |
| 2009              | Personnes tuées      | 54     | 65     | 67    | 75     | 85      | 82      | 80      | 80      | 93     | 93      | 76    | 51     |
|                   | Blessés hospitalisés | 473    | 435    | 564   | 626    | 726     | 668     | 768     | 717     | 601    | 568     | 544   | 485    |
| 2010              | Personnes tuées      | 54     | 45     | 54    | 63     | 89      | 60      | 99      | 88      | 70     | 78      | 65    | 66     |
|                   | Blessés hospitalisés | 363    | 362    | 461   | 586    | 605     | 627     | 683     | 602     | 587    | 551     | 502   | 369    |
| 2011              | Personnes tuées      | 67     | 65     | 58    | 70     | 78      | 75      | 73      | 67      | 64     | 58      | 67    | 71     |
|                   | Blessés hospitalisés | 428    | 357    | 501   | 533    | 610     | 556     | 569     | 515     | 546    | 521     | 462   | 441    |
| Moy.<br>2000-2011 | Personnes tuées      | 87     | 80     | 89    | 97     | 104     | 108     | 122     | 115     | 107    | 116     | 91    | 102    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND    | ND     | ND      | ND      | ND      | ND      | ND     | ND      | ND    | ND     |
| %<br>par mois     | Personnes tuées      | 7,2 %  | 6,5 %  | 7,3 % | 7,9 %  | 8,5 %   | 8,9 %   | 10,1 %  | 9,5 %   | 8,8 %  | 9,5 %   | 7,5 % | 8,4 %  |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND    | ND     | ND      | ND      | ND      | ND      | ND     | ND      | ND    | ND     |
| Var.<br>2011/2010 | Personnes tuées      | 24,1 % | 44,4 % | 7,4 % | 11,1 % | -12,4 % | 25 %    | -26,3 % | -23,9 % | -8,6 % | -25,6 % | 3,1 % | 7,6 %  |
|                   | Blessés hospitalisés | 17,9 % | -1,4 % | 8,7 % | -9 %   | 0,8 %   | -11,3 % | -16,7 % | -14,5 % | -7 %   | -5,4 %  | -8 %  | 19,5 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Selon les jours, la distribution de la mortalité des 18-24 ans est marquée par nette évolution haussière les week-ends et plus spécialement le dimanche. Les 18-24 ans décèdent 2,1 fois plus le dimanche que sur la moyenne des jours ouvrables (lundi à vendredi) ; ce ratio n'est que de 1,2 pour la mortalité d'ensemble.

La mortalité est la plus faible le mardi (9,7 % contre 1/7 = 14,3 % pour le poids moyen journalier).

En 2011, le nombre de personnes tuées est en hausse le dimanche (+ 15 % soit 25 tués). Il est stable le samedi.

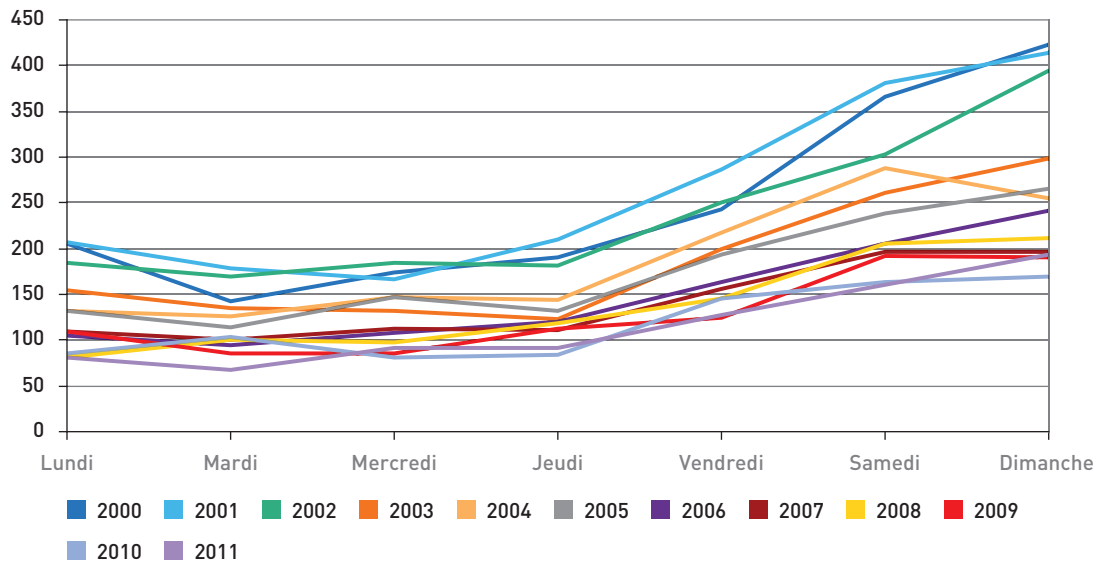
↓ ANNÉES 2000 À 2011 - VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS SELON LE JOUR

| Année          | Lundi  |        | Mardi |         | Mercredi |        | Jeudi  |        | Vendredi |        | Samedi |       | Dimanche |        |
|----------------|--------|--------|-------|---------|----------|--------|--------|--------|----------|--------|--------|-------|----------|--------|
|                | Tués   | BH     | Tués  | BH      | Tués     | BH     | Tués   | BH     | Tués     | BH     | Tués   | BH    | Tués     | BH     |
| 2000           | 205    | ND     | 143   | ND      | 174      | ND     | 190    | ND     | 244      | ND     | 366    | ND    | 423      | ND     |
| 2001           | 207    | ND     | 179   | ND      | 167      | ND     | 211    | ND     | 286      | ND     | 382    | ND    | 414      | ND     |
| 2002           | 184    | ND     | 170   | ND      | 185      | ND     | 182    | ND     | 251      | ND     | 304    | ND    | 394      | ND     |
| 2003           | 155    | ND     | 135   | ND      | 131      | ND     | 123    | ND     | 199      | ND     | 261    | ND    | 298      | ND     |
| 2004           | 133    | ND     | 126   | ND      | 148      | ND     | 144    | ND     | 217      | ND     | 289    | ND    | 255      | ND     |
| 2005           | 132    | 1 076  | 114   | 1 037   | 147      | 1 006  | 132    | 1 088  | 193      | 1 392  | 239    | 1 597 | 265      | 1 527  |
| 2006           | 105    | 1 023  | 94    | 1 036   | 108      | 1 068  | 120    | 1 035  | 164      | 1 362  | 205    | 1 706 | 241      | 1 637  |
| 2007           | 109    | 1 041  | 100   | 965     | 112      | 971    | 111    | 1 056  | 156      | 1 309  | 197    | 1 600 | 196      | 1 430  |
| 2008           | 81     | 859    | 100   | 837     | 97       | 891    | 118    | 879    | 146      | 1 184  | 205    | 1 403 | 211      | 1 391  |
| 2009           | 109    | 869    | 86    | 846     | 86       | 851    | 113    | 884    | 124      | 1 086  | 192    | 1 331 | 191      | 1 308  |
| 2010           | 86     | 742    | 103   | 765     | 81       | 725    | 84     | 791    | 145      | 1 057  | 163    | 1 095 | 169      | 1 123  |
| 2011           | 81     | 674    | 67    | 687     | 91       | 704    | 92     | 742    | 128      | 971    | 160    | 1 139 | 194      | 1 122  |
| Moy. 2000-2011 | 132    | ND     | 118   | ND      | 127      | ND     | 135    | ND     | 188      | ND     | 247    | ND    | 271      | ND     |
| % par jour     | 10,9 % | ND     | 9,7 % | ND      | 10,4 %   | ND     | 11,1 % | ND     | 15,4 %   | ND     | 20,3 % | ND    | 22,2 %   | ND     |
| Var. 2011/2010 | -5,8 % | -9,2 % | -35 % | -10,2 % | 12,3 %   | -2,9 % | 9,5 %  | -6,2 % | -11,7 %  | -8,1 % | -1,8 % | 4 %   | 14,8 %   | -0,1 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS SELON LE JOUR

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

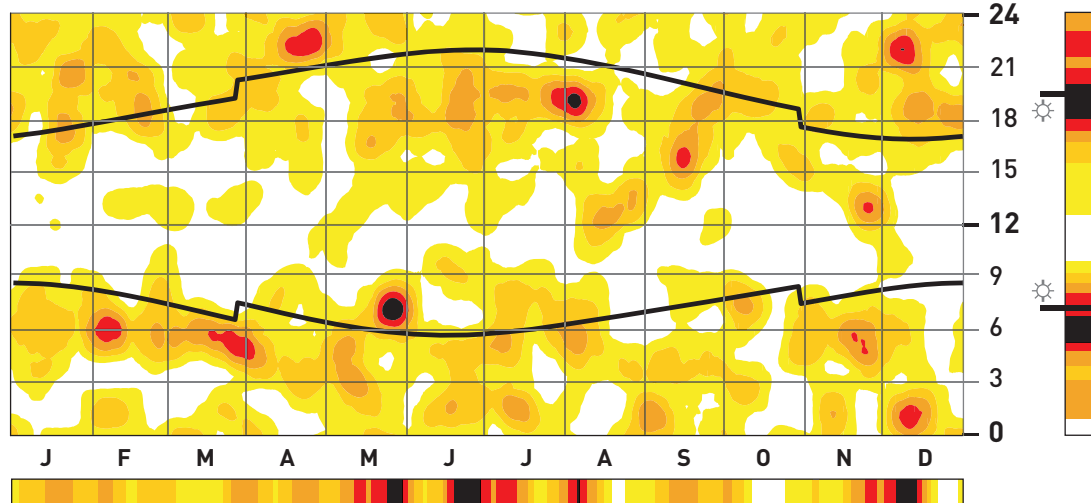


La répartition par horaire de la mortalité fournie par le graphe<sup>68</sup> ci-après fait apparaître une mortalité des 18-24 ans très concentrée la nuit entre 4h et 7h et en fin d'après-midi (17h-21h), plus spécialement lors des mois de mai à août. Par ailleurs, la mortalité des 18-24 ans est presque nulle entre 9h et 15h.

Les deux pics de mortalité atteints fin mai et début août intègrent notamment :

- 4 décès le vendredi 27 mai, 8 décès le dimanche 29 mai et 5 décès le mercredi 1<sup>er</sup> juin (veille de l'ascension),
- 7 décès le dimanche 7 août et 8 décès le mardi 9 août.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DES 18-24 ANS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



|            |      |      |      |      |      |      |           |
|------------|------|------|------|------|------|------|-----------|
| Tués/heure | 0,03 | 0,09 | 0,15 | 0,21 | 0,27 | 0,34 | Moy. 0,09 |
|------------|------|------|------|------|------|------|-----------|

|         |      |      |      |      |     |     |            |
|---------|------|------|------|------|-----|-----|------------|
| Tués    | 102  | 316  | 267  | 95   | 28  | 4   | Tot. 813   |
| % tués  | 13 % | 39 % | 33 % | 12 % | 3 % | 0 % | Tot. 100 % |
| % année | 33 % | 40 % | 20 % | 5 %  | 1 % | 0 % | Tot. 100 % |

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 813 tués/an, soit 0,09 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>68</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

*La responsabilité présumée<sup>69</sup> des conducteurs de 18-24 ans dans les accidents corporels*

En 2011, de manière générale, le niveau de responsabilité présumée des 18-24 ans impliqués dans les accidents corporels est supérieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (respectivement 52 % contre 43 %).

Pour les automobilistes, l'écart est de 8 points (niveau de responsabilité présumée des 18-24 ans de 56 % contre 48 % pour l'ensemble). Il est de 6 points pour les motocyclistes (42 % pour les 18-24 ans contre 48 % pour l'ensemble).

Depuis 2004, la responsabilité présumée des 18-24 ans est plutôt stable (passant de 52 % en 2004 à 51 % en 2011). Toutefois, on note une hausse du niveau de responsabilité des 18-24 ans depuis 2008. Chez les automobilistes et les motocyclistes, qui représentent 70 % des usagers à responsabilité connue chez les 18-24 ans, la présomption de responsabilité passe de :

- 54 % en 2008 à 56 % en 2011 pour les automobilistes conducteurs;
- 43 % en 2008 à 48 % en 2011 pour les conducteurs motocyclistes.

L'année 2011 confirme cette tendance à la hausse de la présomption de responsabilité des 18-24 ans pour ces deux catégories.

<sup>69</sup> Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux 8 dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

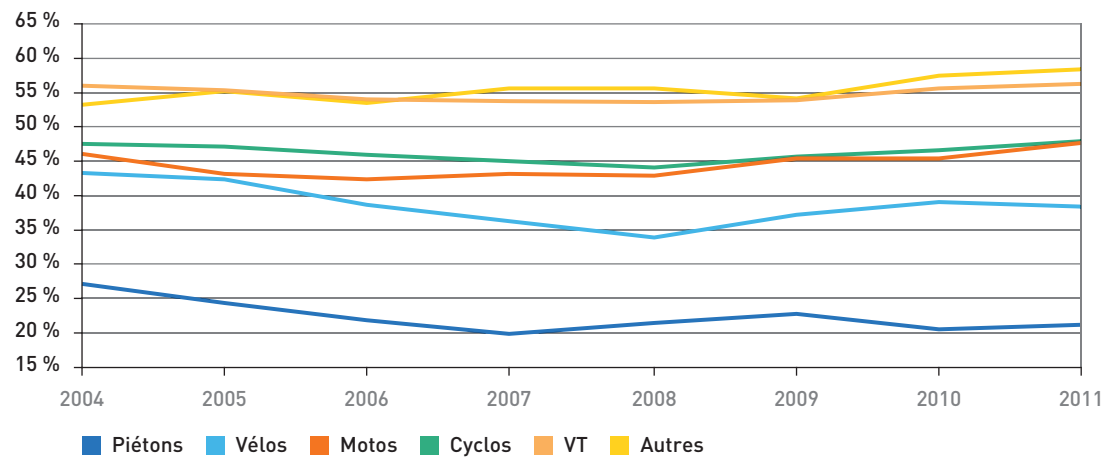


↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année          | Piétons   |       |      | Vélos     |       |      | Cyclos    |       |      | Motos     |       |      | VT        |        |      | Autres    |       |      | Total     |        |      |
|----------------|-----------|-------|------|-----------|-------|------|-----------|-------|------|-----------|-------|------|-----------|--------|------|-----------|-------|------|-----------|--------|------|
|                | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp.  | %    | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp.  | %    |
| 2000           | 1 354     | 599   | 30,7 | 538       | 285   | 34,6 | 3 677     | 2 145 | 36,8 | 2 825     | 1 193 | 29,7 | 21 353    | 11 033 | 34,1 | 1 020     | 612   | 37,5 | 30 767    | 15 867 | 34   |
| 2001           | 1 308     | 543   | 29,3 | 465       | 240   | 34   | 3 421     | 2 108 | 38,1 | 2 800     | 1 081 | 27,9 | 21 103    | 10 284 | 32,8 | 956       | 590   | 38,2 | 30 053    | 14 846 | 33,1 |
| 2002           | 1 236     | 436   | 26,1 | 386       | 220   | 36,3 | 3 035     | 1 791 | 37,1 | 2 528     | 982   | 28   | 18 564    | 9 394  | 33,6 | 849       | 501   | 37,1 | 26 598    | 13 324 | 33,4 |
| 2003           | 1 041     | 394   | 26,9 | 428       | 237   | 35,6 | 3 043     | 1 841 | 37,7 | 2 224     | 837   | 27,3 | 14 607    | 7 607  | 34,2 | 806       | 403   | 33,3 | 22 149    | 11 309 | 33,8 |
| 2004           | 1 011     | 376   | 27,1 | 361       | 276   | 43,3 | 2 346     | 2 400 | 47,6 | 1 705     | 1 455 | 46   | 9 165     | 11 634 | 55,9 | 527       | 598   | 53,2 | 15 415    | 16 739 | 52,1 |
| 2005           | 1 091     | 352   | 24,4 | 383       | 282   | 42,4 | 2 466     | 2 202 | 47,2 | 2 147     | 1 630 | 43,2 | 8 938     | 11 084 | 55,4 | 523       | 645   | 55,2 | 15 548    | 16 195 | 51   |
| 2006           | 1 097     | 307   | 21,9 | 430       | 271   | 38,7 | 2 755     | 2 343 | 46   | 1 897     | 1 393 | 42,3 | 8 062     | 9 483  | 54   | 767       | 881   | 53,5 | 15 008    | 14 978 | 49,4 |
| 2007           | 1 183     | 293   | 19,9 | 419       | 238   | 36,2 | 3 052     | 2 492 | 44,9 | 1 898     | 1 439 | 43,1 | 7 919     | 9 187  | 53,7 | 743       | 928   | 55,5 | 15 214    | 14 577 | 48,9 |
| 2008           | 1 071     | 291   | 21,4 | 403       | 207   | 33,9 | 2 967     | 2 332 | 44   | 1 781     | 1 339 | 42,9 | 7 024     | 8 118  | 53,6 | 717       | 896   | 55,5 | 13 963    | 13 183 | 48,6 |
| 2009           | 957       | 281   | 22,7 | 354       | 209   | 37,1 | 2 632     | 2 210 | 45,6 | 1 688     | 1 400 | 45,3 | 6 744     | 7 858  | 53,8 | 638       | 753   | 54,1 | 13 013    | 12 711 | 49,4 |
| 2010           | 1 045     | 269   | 20,5 | 348       | 223   | 39,1 | 2 125     | 1 849 | 46,5 | 1 473     | 1 222 | 45,3 | 6 198     | 7 744  | 55,5 | 586       | 790   | 57,4 | 11 775    | 12 097 | 50,7 |
| 2011           | 985       | 265   | 21,2 | 394       | 245   | 38,3 | 1 831     | 1 681 | 47,9 | 1 424     | 1 298 | 47,7 | 5 623     | 7 243  | 56,3 | 554       | 776   | 58,3 | 10 811    | 11 508 | 51,6 |
| Var. 2011/2010 | -5,7%     | -1,5% | 3,6  | 13,2%     | 9,9%  | -1,8 | -13,8%    | -9,1% | 2,9  | -3,3%     | 6,2%  | 5,2  | -9,3%     | -6,5%  | 1,4  | -5,5%     | -1,8  | 1,6  | -8,2%     | -4,9%  | 1,8  |

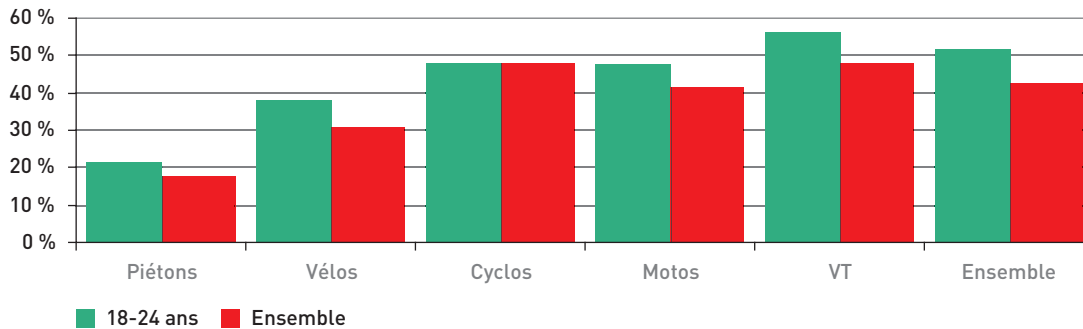
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE – PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉE 2011 – RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE – PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR,  
fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de 18-24 ans dans les accidents corporels

La présence d'alcool dans les accidents corporels chez les conducteurs de 18-24 ans est généralement supérieure à celle tous âges confondus, notamment chez les automobilistes (respectivement 7,5 % contre 6,2 %).

En 2011, pour les conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans un accident corporel, la part de conducteurs alcoolisés de 18-24 ans est de 8,5 % à comparer au 6,6 % pour l'ensemble des conducteurs automobilistes. En revanche, pour les motocyclistes, cette part est de 4,1 % contre 5,7 % tous motocyclistes confondus. De même pour les cyclomotoristes, la part de conducteurs alcoolisés de 18-24 ans est de 8 % contre 9,1 % pour l'ensemble des conducteurs de cyclomoteurs.

Depuis 2000, la part de conducteurs de 18-24 ans avec une alcoolémie positive impliqués dans un accident corporel est à la hausse, tous modes confondus, de 1,4 point (6,1 % en 2000 contre 7,5 % en 2011) avec des pics de hausse de 5,2 points pour les conducteurs cyclomotoristes (2,8 % en 2000 contre 8 % en 2011) et de 2,7 points pour les cyclistes (1,1 % en 2000 contre 3,8 % en 2011).

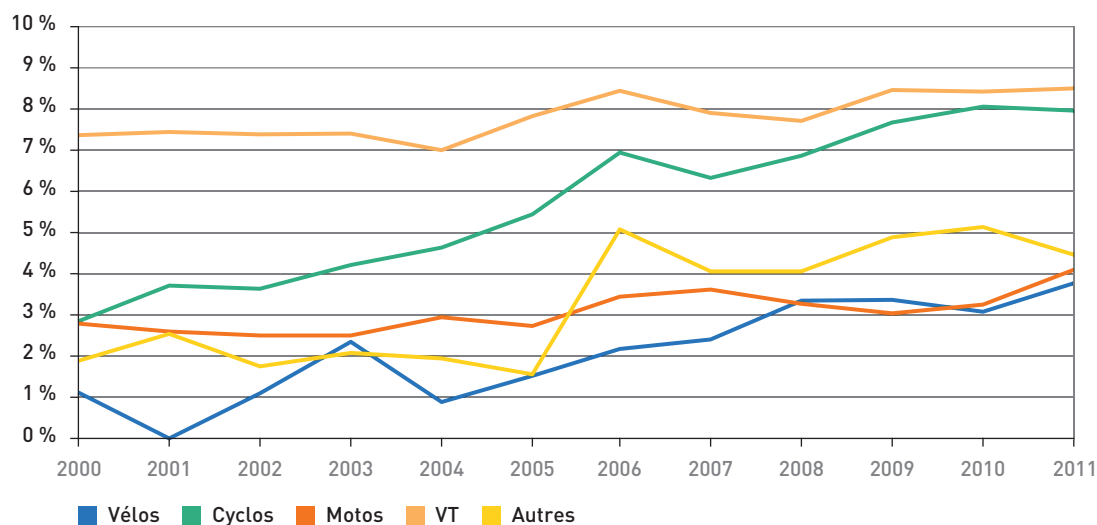
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – CONDUCTEURS DE 18-24 ANS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année     | Vélos  |        |        |     | Cyclos |         |         |      | Motos |        |        |      | VT     |        |        |     | Autres |         |        |       |
|-----------|--------|--------|--------|-----|--------|---------|---------|------|-------|--------|--------|------|--------|--------|--------|-----|--------|---------|--------|-------|
|           | Ind.   | Alc. + | Alc. - | %   | Ind.   | Alc. +  | Alc. -  | %    | Ind.  | Alc. + | Alc. - | %    | Ind.   | Alc. + | Alc. - | %   | Ind.   | Alc. +  | Alc. - | %     |
| 2000      | 200    | 7      | 616    | 1,1 | 972    | 138     | 4 712   | 2,8  | 585   | 96     | 3 337  | 2,8  | 3 066  | 2 162  | 27 158 | 7,4 | 94     | 29      | 1 509  | 1,9   |
| 2001      | 162    |        | 543    | 0   | 940    | 170     | 4 419   | 3,7  | 572   | 86     | 3 223  | 2,6  | 3 018  | 2 111  | 26 258 | 7,4 | 128    | 36      | 1 382  | 2,5   |
| 2002      | 149    | 5      | 452    | 1,1 | 965    | 140     | 3 721   | 3,6  | 580   | 73     | 2 857  | 2,5  | 3 123  | 1 833  | 23 002 | 7,4 | 92     | 22      | 1 236  | 1,7   |
| 2003      | 195    | 11     | 459    | 2,3 | 1 136  | 158     | 3 590   | 4,2  | 588   | 62     | 2 411  | 2,5  | 2 808  | 1 436  | 17 970 | 7,4 | 98     | 23      | 1 088  | 2,1   |
| 2004      | 189    | 4      | 444    | 0,9 | 1 224  | 177     | 3 645   | 4,6  | 754   | 71     | 2 335  | 3    | 3 264  | 1 226  | 16 309 | 7   | 146    | 19      | 960    | 1,9   |
| 2005      | 204    | 7      | 454    | 1,5 | 1 052  | 197     | 3 419   | 5,4  | 697   | 84     | 2 996  | 2,7  | 2 345  | 1 382  | 16 295 | 7,8 | 146    | 16      | 1 006  | 1,6   |
| 2006      | 196    | 11     | 494    | 2,2 | 1 025  | 283     | 3 790   | 6,9  | 583   | 93     | 2 614  | 3,4  | 1 949  | 1 318  | 14 278 | 8,5 | 170    | 75      | 1 403  | 5,1   |
| 2007      | 201    | 11     | 445    | 2,4 | 1 083  | 282     | 4 179   | 6,3  | 566   | 100    | 2 671  | 3,6  | 1 790  | 1 211  | 14 105 | 7,9 | 190    | 60      | 1 421  | 4,1   |
| 2008      | 161    | 15     | 434    | 3,3 | 1 055  | 291     | 3 953   | 6,9  | 581   | 83     | 2 456  | 3,3  | 1 642  | 1 040  | 12 460 | 7,7 | 185    | 58      | 1 370  | 4,1   |
| 2009      | 146    | 14     | 403    | 3,4 | 812    | 309     | 3 723   | 7,7  | 455   | 80     | 2 554  | 3    | 1 599  | 1 101  | 11 913 | 8,5 | 142    | 61      | 1 188  | 4,9   |
| 2010      | 116    | 14     | 441    | 3,1 | 664    | 267     | 3 044   | 8,1  | 421   | 74     | 2 203  | 3,2  | 1 499  | 1 049  | 11 396 | 8,4 | 150    | 63      | 1 163  | 5,1   |
| 2011      | 134    | 19     | 486    | 3,8 | 638    | 229     | 2 645   | 8    | 432   | 94     | 2 196  | 4,1  | 1 425  | 973    | 10 468 | 8,5 | 164    | 52      | 1 114  | 4,5   |
| Variation | 15,5 % | NS     | 10,2 % | NS  | -3,9 % | -14,2 % | -13,1 % | -1,2 | 2,6 % | 27 %   | -8,1 % | 26,3 | -4,9 % | -7,2 % | -8,1 % | 0,9 | 9,3 %  | -17,5 % | -4,2 % | -13,3 |

Ind. : conducteurs au taux d'alcool indéterminé. – Alc. + : conducteurs au taux d'alcool positif. – Alc. - : conducteurs au taux d'alcool négatif.

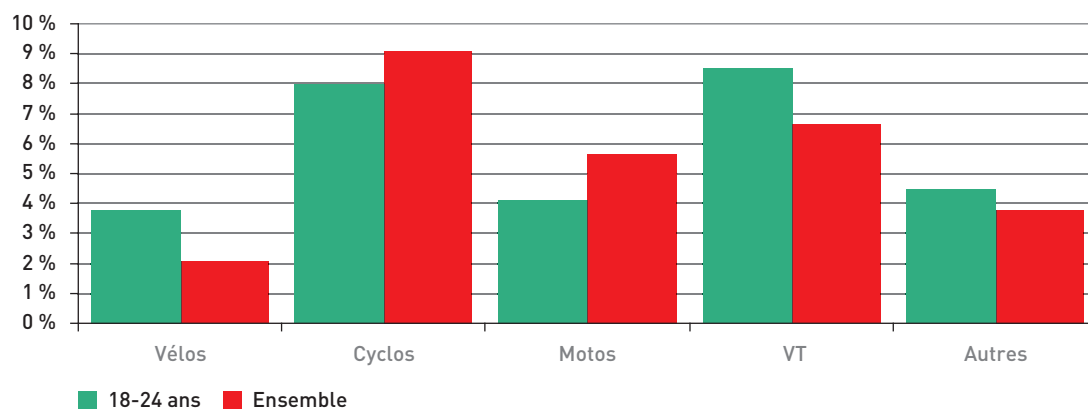
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS DE 18-24 ANS ALCOOLISÉS PAR CATÉGORIE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – CONDUCTEURS DE 18-24 ANS ALCOOLISÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

## Le troisième âge (65-74 ans)

### La population des 65-74 ans

En 2011, la population des 65-74 ans représentent 7,9 % de l'ensemble de la population.

Depuis 2000, la population des 65-74 ans a baissé de - 3,5 % alors que l'ensemble de la population avait augmenté dans le même temps de + 7,3 %. Ce phénomène s'explique par le fait qu'en 2011 les personnes âgées de 65 à 74 ans sont nées entre 1936 et 1945, années durant lesquelles les naissances ont été moins nombreuses.

Toutefois, depuis 2008, la population des 65-74 ans augmente chaque année et elle sera amenée à progresser fortement dans les années à venir compte tenu de la forte natalité enregistrée dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, les personnes nées en 1945 entrent dans cette classe d'âge à partir de 2010.

Chez les hommes, la population des 65-74 ans a augmenté entre 2000 et 2011 de + 0,6 %, alors que pour les femmes elle a baissé de - 6,9 %. Malgré cette baisse les femmes restent majoritaires (54 % en 2011).

L'année 2011 confirme cette tendance, les hommes de 65-74 ans progressent de + 0,4 % et les femmes diminuent de - 0,3 %.

### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – DÉMOGRAPHIE DES 65-74 ANS SELON LE SEXE

| Année                 | Population des 65-74 ans |              |              | Population totale | % 65-74 ans |
|-----------------------|--------------------------|--------------|--------------|-------------------|-------------|
|                       | Hommes                   | Femmes       | Total        |                   |             |
| 2000                  | 2 313 132                | 2 872 880    | 5 186 012    | 58 858 198        | 8,8         |
| 2001                  | 2 315 618                | 2 865 689    | 5 181 307    | 59 266 572        | 8,7         |
| 2002                  | 2 320 233                | 2 858 568    | 5 178 801    | 59 685 899        | 8,7         |
| 2003                  | 2 321 603                | 2 848 171    | 5 169 774    | 60 101 841        | 8,6         |
| 2004                  | 2 319 575                | 2 831 703    | 5 151 278    | 60 505 421        | 8,5         |
| 2005                  | 2 321 547                | 2 820 746    | 5 142 293    | 60 963 264        | 8,4         |
| 2006                  | 2 300 026                | 2 776 815    | 5 076 841    | 61 399 733        | 8,3         |
| 2007                  | 2 269 631                | 2 712 349    | 4 981 980    | 61 795 238        | 8,1         |
| 2008                  | 2 264 949                | 2 674 488    | 4 939 437    | 62 134 866        | 7,9         |
| 2009                  | 2 284 092                | 2 668 134    | 4 952 226    | 62 473 779        | 7,9         |
| 2010                  | 2 302 166                | 2 666 250    | 4 968 416    | 62 799 083        | 7,9         |
| 2011                  | 2 327 953                | 2 675 994    | 5 003 947    | 63 127 768        | 7,9         |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>1,1 %</b>             | <b>0,4 %</b> | <b>0,7 %</b> | <b>0,5 %</b>      | <b>0,2</b>  |

Source : ONISR, fichier des accidents.

### Bilan général de l'accidentalité des 65-74 ans

Depuis 2000, la baisse de la mortalité des 65-74 ans est de - 56 % (soit 351 personnes tuées en moins entre 2000 et 2011) et celle des blessés est de 53 % (soit 3 745 blessés de moins dans cette classe d'âge).

Entre 2000 et 2011, la baisse de la mortalité des 65-74 ans va au-delà de la baisse enregistrée pour la mortalité d'ensemble avec un écart de l'ordre de 4 points (- 52 % pour l'ensemble des personnes décédées). Mais l'évolution de la mortalité « pondérée » des 65-74 ans (c'est-à-dire rapportée au nombre d'habitants correspondant) annule cet avantage en faveur de 65-74 ans (- 54 % pour les 65-74 ans contre - 55 % tous âges confondus).

Pour les blessés, la baisse entre 2000 et 2011 est comparable à celle de l'ensemble des blessés tous âges confondus (respectivement - 53 % contre 50 % pour les blessés tous âges confondus).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DES IMPLIQUÉS ET DES VICTIMES DE 65-74 ANS

| Année                 | Nb de personnes impliquées | Victimes        |                |                           |
|-----------------------|----------------------------|-----------------|----------------|---------------------------|
|                       |                            | Personnes tuées | Blessés        | Dont blessés hospitalisés |
| 2000                  | 12 659                     | 631             | 7 047          | ND                        |
| 2001                  | 12 139                     | 645             | 6 609          | ND                        |
| 2002                  | 11 143                     | 642             | 5 973          | ND                        |
| 2003                  | 9 254                      | 492             | 4 967          | ND                        |
| 2004                  | 8 743                      | 394             | 4 673          | ND                        |
| 2005                  | 8 339                      | 384             | 4 493          | 2 034                     |
| 2006                  | 7 717                      | 343             | 4 061          | 1 997                     |
| 2007                  | 7 731                      | 356             | 4 051          | 1 892                     |
| 2008                  | 7 002                      | 282             | 3 676          | 1 705                     |
| 2009                  | 6 967                      | 288             | 3 587          | 1 636                     |
| 2010                  | 6 436                      | 264             | 3 395          | 1 483                     |
| 2011                  | 6 428                      | 280             | 3 302          | 1 534                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 0,1 %</b>             | <b>6,1 %</b>    | <b>- 2,7 %</b> | <b>3,4 %</b>              |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Par rapport à 2010, l'évolution du nombre de victimes n'est pas favorable au 65-74 ans avec :

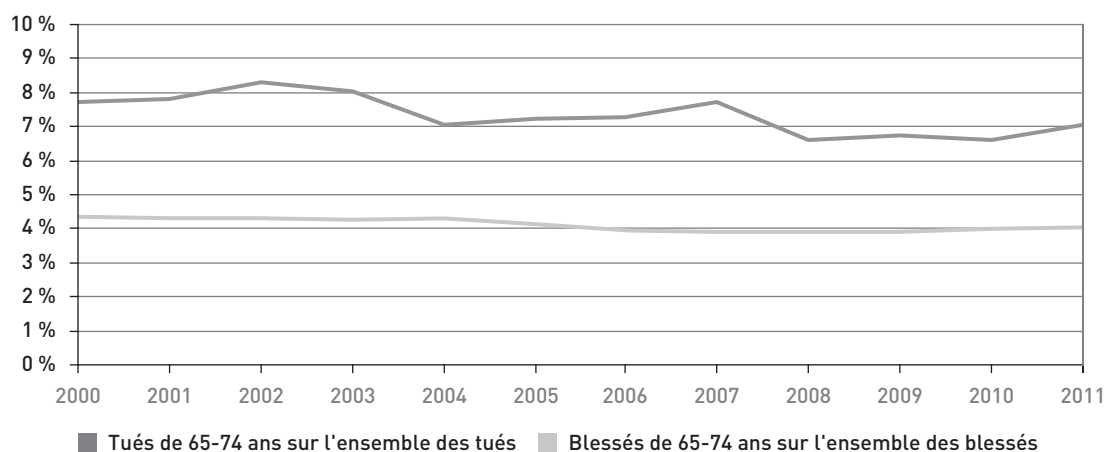
- + 6,1 pour les personnes tuées (- 0,7 % pour l'ensemble) ;
- + 3,4 % pour les blessés hospitalisés (- 2,4 pour l'ensemble) ;
- - 2,7 % pour les personnes blessées (- 3,6 % pour l'ensemble).

Toutefois, ces hausses sont directement corrélées aux évolutions de la population. Les fortes augmentations de la population des 65-74 ans sur la décennie prochaine en font l'une des populations dont les résultats d'accidentalité devront être suivis avec attention.

La part des 65-74 ans dans la mortalité routière et parmi les blessés montre une stabilité (autour de 7 % pour la mortalité et de 4 % pour les personnes blessées). Entre 2008 et 2011, ces parts sont en hausse passant de :

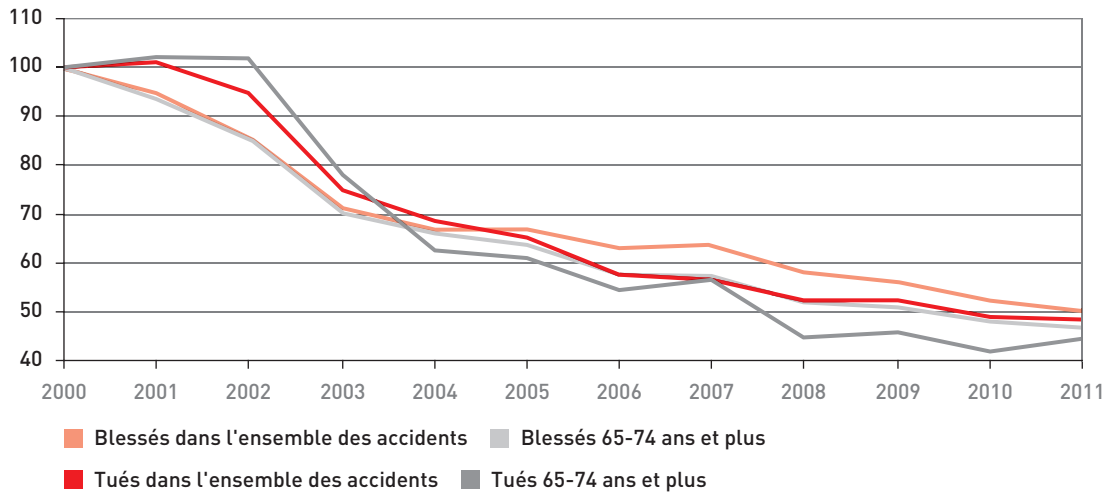
- 3,9 % en 2008 à 4,1 % en 2011 pour la mortalité ;
- 6,6 % en 2008 à 7,1 % en 2011 pour les personnes blessées.

↓ ÉVOLUTIONS DES PARTS DES 65-74 ANS DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION COMPARÉE DES VICTIMES DE 65-74 ANS DANS L'ACCIDENTALITÉ (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

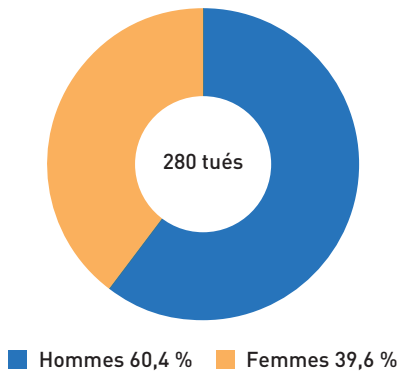
Les 65-74 ans – hommes versus femmes

En 2011, la part des femmes dans la mortalité routière de la classe d'âge des 65-74 ans est de 40 %. Cette part est nettement supérieure à celle rencontrée dans la mortalité tous âges confondus (24 %).

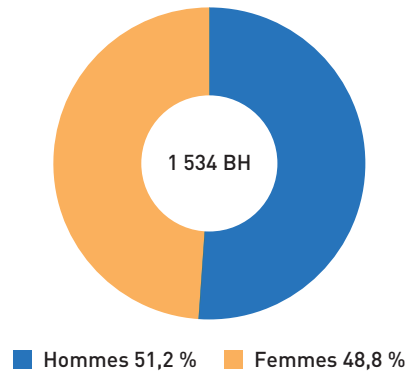
La mortalité des femmes de 65-74 ans rapportée au nombre de femmes correspondant confirme ce différentiel (42 femmes tuées entre 65 et 74 ans pour un million de femmes dans cette classe d'âge contre 29 femmes tuées pour un million de femmes).

Pour les blessés hospitalisés de 65-74 ans, la part des femmes atteint 49 % contre 32 % pour l'ensemble des blessés hospitalisés.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES  
CHEZ LES 65-74 ANS HOMMES VERSUS FEMMES



↓ ANNÉE 2011 - BLESSÉS HOSPITALISÉS  
CHEZ LES 65-74 ANS HOMMES VERSUS FEMMES



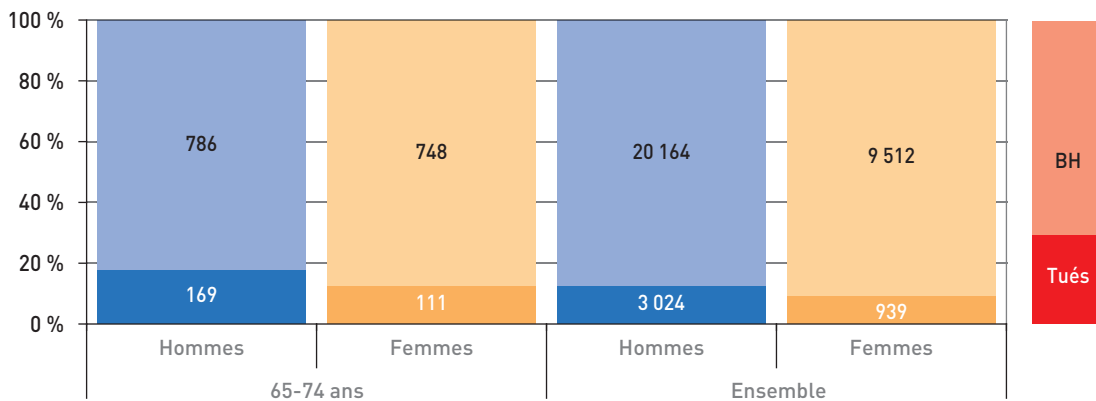
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS – HOMMES VERSUS FEMMES

| Année          | Hommes          |                      | Femmes          |                      | Total           |                      |
|----------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 412             | ND                   | 219             | ND                   | 631             | ND                   |
| 2001           | 401             | ND                   | 244             | ND                   | 645             | ND                   |
| 2002           | 392             | ND                   | 250             | ND                   | 642             | ND                   |
| 2003           | 329             | ND                   | 162             | ND                   | 492             | ND                   |
| 2004           | 231             | ND                   | 164             | ND                   | 394             | ND                   |
| 2005           | 228             | 1 017                | 156             | 1 017                | 384             | 2 034                |
| 2006           | 220             | 988                  | 123             | 1 009                | 343             | 1 997                |
| 2007           | 227             | 926                  | 129             | 966                  | 356             | 1 892                |
| 2008           | 184             | 866                  | 98              | 839                  | 282             | 1 705                |
| 2009           | 179             | 835                  | 109             | 801                  | 288             | 1 636                |
| 2010           | 162             | 739                  | 102             | 744                  | 264             | 1 483                |
| 2011           | 169             | 786                  | 111             | 748                  | 280             | 1 534                |
| Var. 2011/2010 | 4,3 %           | 6,4 %                | 8,8 %           | 0,5 %                | 6,1 %           | 3,4 %                |

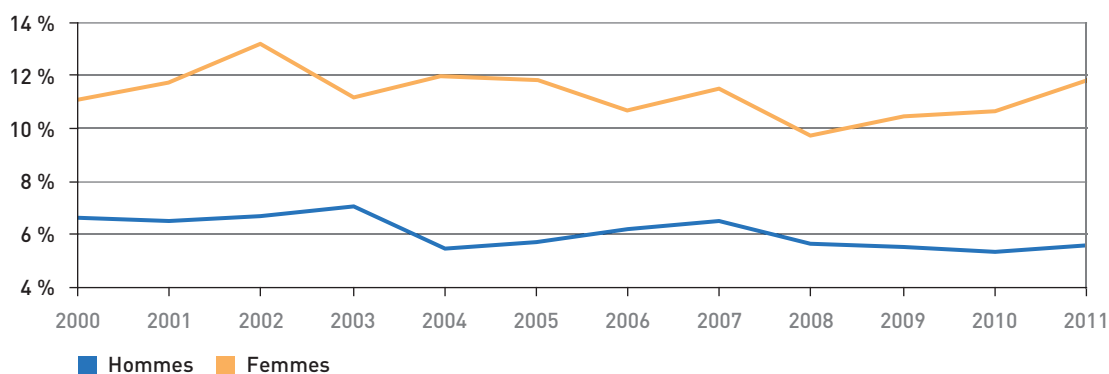
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 65-74 ANS HOMMES VERSUS FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DE LA MORTALITÉ DES 65-74 ANS HOMMES VERSUS FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le taux de tués parmi les victimes graves (personnes tuées + blessés hospitalisés) est plus fort chez les personnes de 65-74 ans (15 % contre 12 % pour l'ensemble des victimes graves). Cela est encore plus marqué chez les hommes (18 %, contre 13 % chez les femmes).

En 2011, la part de la mortalité des femmes de 65-74 ans par rapport à l'ensemble des femmes décédées est de 12 % (24 % pour l'ensemble des femmes décédées). Depuis 2008, la part des femmes est en hausse continue (9,7 % en 2008) alors que celle des hommes est stable (5,6 % en 2008 et en 2011).

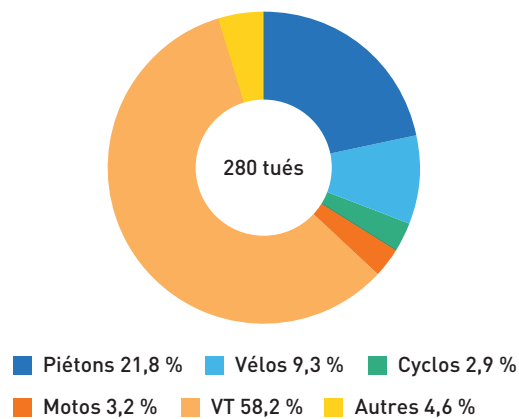
Les 65-74 ans selon les modes de déplacement

La répartition de la mortalité chez les 65-74 ans se distingue nettement de celle de l'ensemble des classes d'âge. Elle résulte de mode de déplacement bien différenciés.

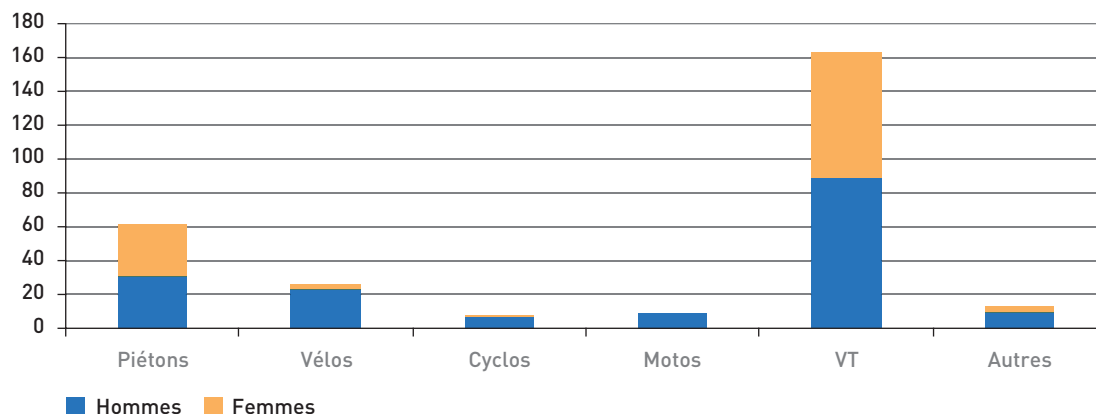
Les personnes décédées de 65-74 ans dans les accidents sont pour 22 % des piétons, dont 49 % de femmes (39 % de femmes chez les piétons tués pour l'ensemble des classes d'âge). Celles décédées dans une voiture de tourisme est de 58 % (53 % tous âges confondus) dont 45 % de femmes (30 % pour l'ensemble des classes d'âge).

Situation spécifique à cette classe d'âge, la mortalité des femmes piétonnes ou automobilistes est au même niveau que celle des hommes.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DE 65-74 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE



Source : ONISR, fichier des accidents.



## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE

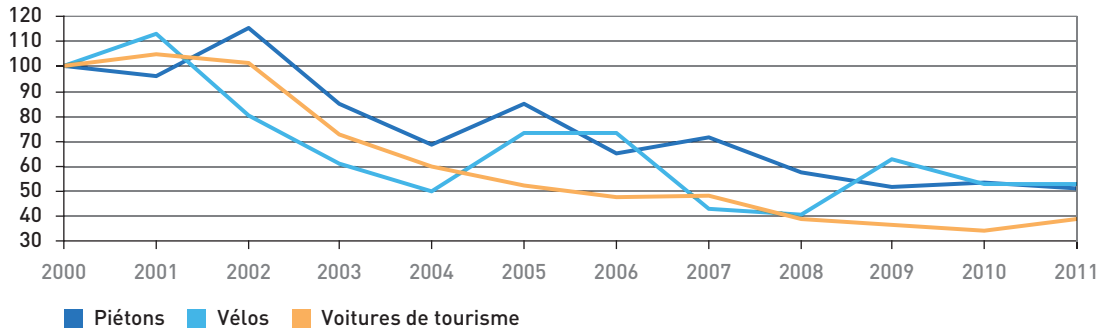
| Année             |          | Piétons |        | Vélos |        | Cyclos  |         | Motos |         | VT     |       | Autres  |        |
|-------------------|----------|---------|--------|-------|--------|---------|---------|-------|---------|--------|-------|---------|--------|
|                   |          | Tués    | BH     | Tués  | BH     | Tués    | BH      | Tués  | BH      | Tués   | BH    | Tués    | BH     |
| 2000              | Hommes   | 53      | ND     | 40    | ND     | 14      | ND      | 7     | ND      | 281    | ND    | 16      | ND     |
|                   | Femmes   | 66      | ND     | 10    | ND     | 1       | ND      | 0     | ND      | 141    | ND    | 1       | ND     |
|                   | Ensemble | 120     | ND     | 49    | ND     | 15      | ND      | 7     | ND      | 422    | ND    | 17      | ND     |
| 2001              | Hommes   | 60      | ND     | 47    | ND     | 12      | ND      | 5     | ND      | 267    | ND    | 10      | ND     |
|                   | Femmes   | 56      | ND     | 9     | ND     | 2       | ND      | 0     | ND      | 176    | ND    | 1       | ND     |
|                   | Ensemble | 115     | ND     | 56    | ND     | 14      | ND      | 5     | ND      | 444    | ND    | 11      | ND     |
| 2002              | Hommes   | 79      | ND     | 32    | ND     | 12      | ND      | 4     | ND      | 249    | ND    | 16      | ND     |
|                   | Femmes   | 59      | ND     | 7     | ND     | 0       | ND      | 1     | ND      | 179    | ND    | 4       | ND     |
|                   | Ensemble | 138     | ND     | 40    | ND     | 12      | ND      | 5     | ND      | 428    | ND    | 20      | ND     |
| 2003              | Hommes   | 61      | ND     | 28    | ND     | 14      | ND      | 4     | ND      | 203    | ND    | 19      | ND     |
|                   | Femmes   | 41      | ND     | 2     | ND     | 4       | ND      | 0     | ND      | 104    | ND    | 12      | ND     |
|                   | Ensemble | 102     | ND     | 30    | ND     | 18      | ND      | 4     | ND      | 307    | ND    | 31      | ND     |
| 2004              | Hommes   | 41      | ND     | 21    | ND     | 9       | ND      | 2     | ND      | 137    | ND    | 21      | ND     |
|                   | Femmes   | 42      | ND     | 3     | ND     | 0       | ND      | 0     | ND      | 117    | ND    | 2       | ND     |
|                   | Ensemble | 82      | ND     | 25    | ND     | 9       | ND      | 2     | ND      | 253    | ND    | 24      | ND     |
| 2005              | Hommes   | 52      | 245    | 29    | 129    | 7       | 40      | 9     | 35      | 124    | 535   | 7       | 33     |
|                   | Femmes   | 50      | 366    | 7     | 35     | 1       | 9       | 0     | 6       | 96     | 575   | 2       | 26     |
|                   | Ensemble | 102     | 611    | 36    | 164    | 8       | 49      | 9     | 41      | 220    | 1 110 | 9       | 59     |
| 2006              | Hommes   | 49      | 260    | 33    | 128    | 9       | 29      | 3     | 34      | 117    | 463   | 9       | 74     |
|                   | Femmes   | 29      | 357    | 3     | 38     | 0       | 5       | 1     | 3       | 85     | 567   | 5       | 39     |
|                   | Ensemble | 78      | 617    | 36    | 166    | 9       | 34      | 4     | 37      | 202    | 1 030 | 14      | 113    |
| 2007              | Hommes   | 46      | 219    | 20    | 122    | 8       | 49      | 9     | 35      | 127    | 455   | 17      | 46     |
|                   | Femmes   | 40      | 338    | 1     | 38     | 0       | 8       | 0     | 3       | 76     | 548   | 12      | 31     |
|                   | Ensemble | 86      | 557    | 21    | 160    | 8       | 57      | 9     | 38      | 203    | 1 003 | 29      | 77     |
| 2008              | Hommes   | 41      | 205    | 18    | 95     | 5       | 41      | 5     | 51      | 99     | 425   | 16      | 49     |
|                   | Femmes   | 28      | 323    | 2     | 27     | 1       | 5       | 0     | 4       | 65     | 454   | 2       | 26     |
|                   | Ensemble | 69      | 528    | 20    | 122    | 6       | 46      | 5     | 55      | 164    | 879   | 18      | 75     |
| 2009              | Hommes   | 34      | 202    | 23    | 117    | 9       | 30      | 5     | 48      | 89     | 396   | 19      | 42     |
|                   | Femmes   | 28      | 268    | 8     | 50     | 0       | 1       | 1     | 1       | 66     | 451   | 6       | 30     |
|                   | Ensemble | 62      | 470    | 31    | 167    | 9       | 31      | 6     | 49      | 155    | 847   | 25      | 72     |
| 2010              | Hommes   | 29      | 165    | 21    | 118    | 9       | 25      | 6     | 59      | 84     | 331   | 13      | 41     |
|                   | Femmes   | 35      | 297    | 5     | 14     | 0       | 8       | 0     | 0       | 59     | 400   | 3       | 25     |
|                   | Ensemble | 64      | 462    | 26    | 132    | 9       | 33      | 6     | 59      | 143    | 731   | 16      | 66     |
| 2011              | Hommes   | 31      | 198    | 23    | 124    | 7       | 24      | 9     | 48      | 89     | 340   | 10      | 52     |
|                   | Femmes   | 30      | 276    | 3     | 27     | 1       | 3       | 0     | 6       | 74     | 412   | 3       | 24     |
|                   | Ensemble | 61      | 474    | 26    | 151    | 8       | 27      | 9     | 54      | 163    | 752   | 13      | 76     |
| Var.<br>2011/2010 | Hommes   | 6,9 %   | 20 %   | 9,5 % | 5,1 %  | -22,2 % | -4 %    | 50 %  | -18,6 % | 6 %    | 2,7 % | -23,1 % | 26,8 % |
|                   | Femmes   | -14,3 % | -7,1 % | -40 % | 92,9 % | ND      | -62,5 % | ND    | ND      | 25,4 % | 3 %   | 0 %     | -4 %   |
|                   | Ensemble | -4,7 %  | 2,6 %  | 0 %   | 14,4 % | -11,1 % | -18,2 % | 50 %  | -8,5 %  | 14 %   | 2,9 % | -18,8 % | 15,2 % |

Source : ONISR, fichier des accidents.  
Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Sur le long terme, seule l'analyse de l'évolution des mortalités des piétons, des cyclistes et des automobilistes est statistiquement significative, les effectifs des autres catégories étant trop réduits.

En 2011, la baisse de la mortalité des piétons de 65-74 ans est de - 49 % par rapport à 2000 (- 39 % pour les piétons tous âges confondus). Pour les cyclistes de 65-74 ans, la réduction de la mortalité est semblable (- 49 % en 2011 par rapport à 2000). Quant aux automobilistes, leur mortalité dans la classe d'âge des 65-74 ans a diminué plus nettement, la baisse entre 2000 et 2011 atteint - 61 % (- 62 % pour la mortalité d'ensemble).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 65-74 ans – conducteurs/passagers

En 2011, les personnes tuées de la classe d'âge des 65-74 ans sont pour 79 % des conducteurs (80 % pour l'ensemble des classes d'âge). Parmi ces conducteurs, 73 % sont des hommes et 27 % sont des femmes.

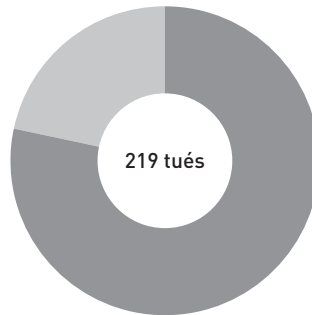
On note deux tendances : les passagers sont en légère baisse (25 % en 2000 contre 22 % en 2011) et les femmes conductrices augmentent (13 % en 2000 contre 21 % en 2011), d'où leur part importante dans la mortalité des automobilistes.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS PAR SEXE ET PLACE OCCUPÉE

| Année       | Personnes tuées |        |       |           |        |        | Blessés hospitalisés |        |       |           |        |       |
|-------------|-----------------|--------|-------|-----------|--------|--------|----------------------|--------|-------|-----------|--------|-------|
|             | Conducteurs     |        |       | Passagers |        |        | Conducteurs          |        |       | Passagers |        |       |
|             | Hommes          | Femmes | Total | Hommes    | Femmes | Total  | Hommes               | Femmes | Total | Hommes    | Femmes | Total |
| 2000        | 317             | 66     | 384   | 41        | 87     | 127    | ND                   | ND     | ND    | ND        | ND     | ND    |
| 2001        | 300             | 81     | 382   | 41        | 107    | 148    | ND                   | ND     | ND    | ND        | ND     | ND    |
| 2002        | 276             | 89     | 365   | 37        | 103    | 140    | ND                   | ND     | ND    | ND        | ND     | ND    |
| 2003        | 223             | 49     | 273   | 45        | 73     | 118    | ND                   | ND     | ND    | ND        | ND     | ND    |
| 2004        | 166             | 59     | 224   | 25        | 63     | 88     | ND                   | ND     | ND    | ND        | ND     | ND    |
| 2005        | 159             | 47     | 206   | 17        | 59     | 76     | 692                  | 296    | 988   | 80        | 355    | 435   |
| 2006        | 157             | 43     | 200   | 14        | 51     | 65     | 645                  | 332    | 977   | 83        | 320    | 403   |
| 2007        | 162             | 36     | 198   | 19        | 53     | 72     | 631                  | 315    | 946   | 76        | 313    | 389   |
| 2008        | 126             | 43     | 169   | 17        | 27     | 44     | 593                  | 271    | 864   | 68        | 245    | 313   |
| 2009        | 132             | 48     | 180   | 13        | 33     | 46     | 571                  | 282    | 853   | 62        | 251    | 313   |
| 2010        | 125             | 45     | 170   | 8         | 22     | 30     | 521                  | 234    | 755   | 53        | 213    | 266   |
| 2011        | 126             | 46     | 172   | 12        | 35     | 47     | 538                  | 249    | 787   | 50        | 223    | 273   |
| <b>Var.</b> |                 |        |       |           |        |        |                      |        |       |           |        |       |
| 2011/2010   | 0,8 %           | 2,2 %  | 1,2 % | 50 %      | 59,1 % | 56,7 % | 3,3 %                | 6,4 %  | 4,2 % | - 5,7 %   | 4,7 %  | 2,6 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 65-74 ANS SELON LA PLACE OCCUPÉE

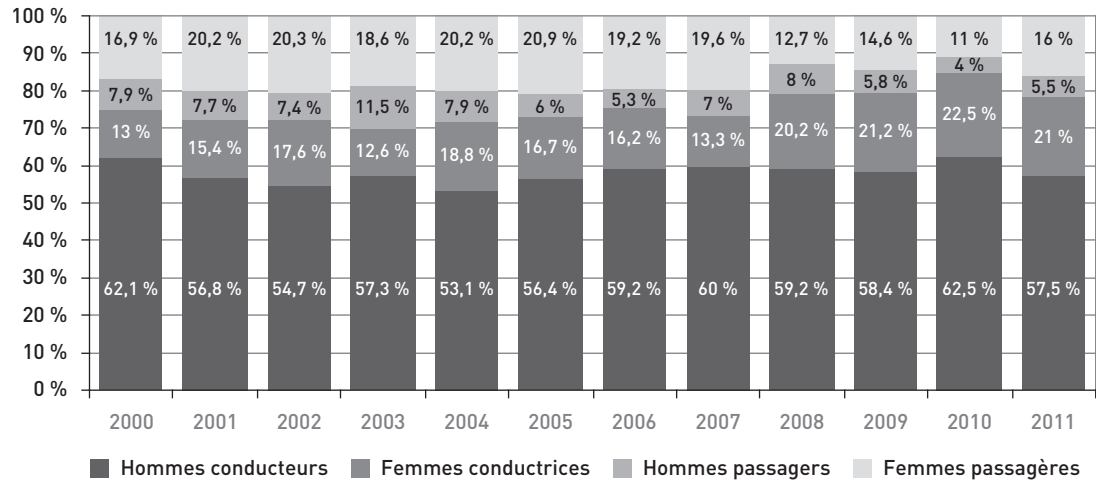


Source : ONISR, fichier des accidents.

■ Conducteurs 78,5 % ■ Passagers 21,5 %

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 65-74 ANS PAR SEXE ET LA PLACE OCCUPÉE

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Les 65-74 ans et les milieux (agglomérations<sup>70</sup> versus rase campagne<sup>71</sup>)

En 2011, la mortalité dans la classe d'âge des 65-74 ans survient en rase campagne (72 % à l'identique de l'ensemble des classes d'âge).

Pour chacun des deux milieux, la part de personnes tuées parmi les victimes graves est nettement plus élevée que celle de la mortalité d'ensemble (en rase campagne, 21 % contre 17 % ; et en milieu urbain, 9,1 % contre 6,6 %).

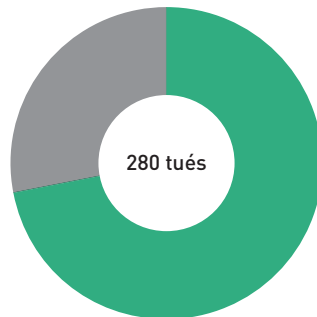
<sup>70</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.  
<sup>71</sup> Reste du réseau située, hors agglomération.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS SELON LE MILIEU

| Année                 | Rase campagne   |                      | Milieu urbain   |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 444             | ND                   | 187             | ND                   | 631             | ND                   |
| 2001                  | 477             | ND                   | 168             | ND                   | 645             | ND                   |
| 2002                  | 459             | ND                   | 184             | ND                   | 642             | ND                   |
| 2003                  | 350             | ND                   | 142             | ND                   | 492             | ND                   |
| 2004                  | 278             | ND                   | 117             | ND                   | 394             | ND                   |
| 2005                  | 248             | 1 017                | 136             | 1 017                | 384             | 2 034                |
| 2006                  | 240             | 988                  | 103             | 1 009                | 343             | 1 997                |
| 2007                  | 242             | 926                  | 114             | 966                  | 356             | 1 892                |
| 2008                  | 198             | 866                  | 84              | 839                  | 282             | 1 705                |
| 2009                  | 199             | 835                  | 89              | 801                  | 288             | 1 636                |
| 2010                  | 170             | 739                  | 94              | 744                  | 264             | 1 483                |
| 2011                  | 201             | 742                  | 79              | 792                  | 280             | 1 534                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>18,2 %</b>   | <b>0,4 %</b>         | <b>- 16 %</b>   | <b>6,5 %</b>         | <b>6,1 %</b>    | <b>3,4 %</b>         |

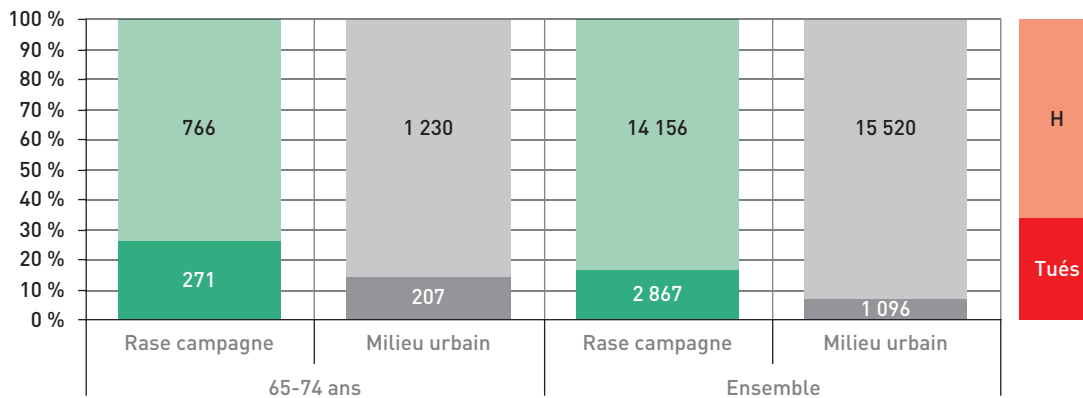
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 65-74 ANS SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 72 % ■ Milieu urbain 28 %

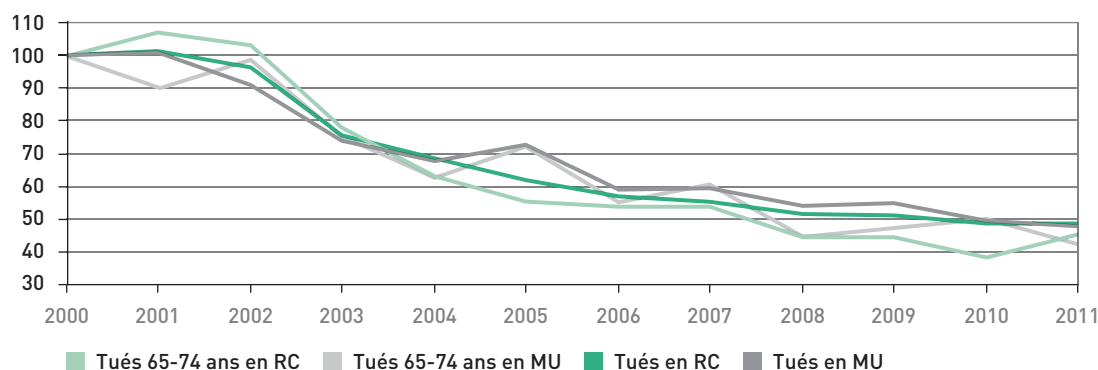
↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 65-74 ANS – RASE CAMPAGNE VERSUS MILIEU URBAIN



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ENTRE 65-74 ANS ET ENSEMBLE DES CLASSES D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Depuis 2000, la baisse de la mortalité chez les 65-74 ans est proche pour chacun des deux milieux : - 55 % en rase campagne et - 58 % en milieu urbain.

Cette variation, légèrement en faveur des 65-74 ans, se calque sur la distribution de la baisse de la mortalité d'ensemble entre les deux milieux (- 51 % en rase campagne contre - 52 % en milieu urbain).

*Les 65-74 ans et la luminosité (jour versus nuit)*

En 2011, la mortalité routière des 65-74 ans intervient de jour à 83 % (57 % toutes classes d'âge confondues).

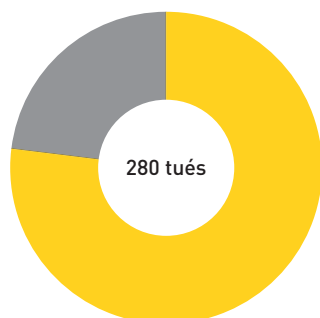
De jour comme de nuit, le taux de mortalité parmi les victimes graves chez les 65-74 ans est supérieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (respectivement : le jour 15 % contre 10 % et la nuit 18 % contre 14 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 - VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS - JOUR VERSUS NUIT

| Année                 | Jour            |                      | Nuit            |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 467             | ND                   | 164             | ND                   | 631             | ND                   |
| 2001                  | 486             | ND                   | 158             | ND                   | 645             | ND                   |
| 2002                  | 471             | ND                   | 171             | ND                   | 642             | ND                   |
| 2003                  | 377             | ND                   | 114             | ND                   | 492             | ND                   |
| 2004                  | 307             | ND                   | 88              | ND                   | 394             | ND                   |
| 2005                  | 295             | 1 624                | 89              | 410                  | 384             | 2 034                |
| 2006                  | 258             | 1 621                | 85              | 376                  | 343             | 1 997                |
| 2007                  | 256             | 1 518                | 100             | 374                  | 356             | 1 892                |
| 2008                  | 210             | 1 366                | 72              | 339                  | 282             | 1 705                |
| 2009                  | 215             | 1 362                | 73              | 274                  | 288             | 1 636                |
| 2010                  | 209             | 1 226                | 55              | 257                  | 264             | 1 483                |
| 2011                  | 216             | 1 243                | 64              | 291                  | 280             | 1 534                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>3,3 %</b>    | <b>1,4 %</b>         | <b>16,4 %</b>   | <b>13,2 %</b>        | <b>6,1 %</b>    | <b>3,4 %</b>         |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 65-74 ANS SELON LA LUMINOSITÉ



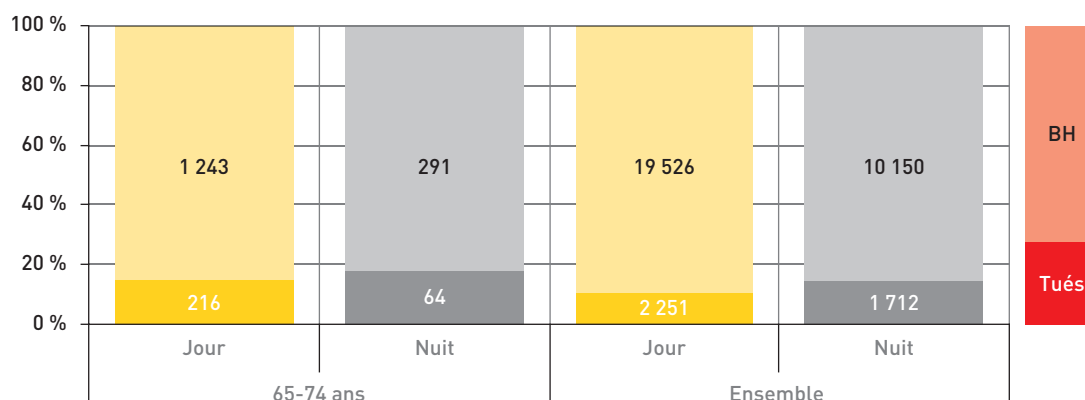
■ Jour 77,1 % ■ Nuit 22,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

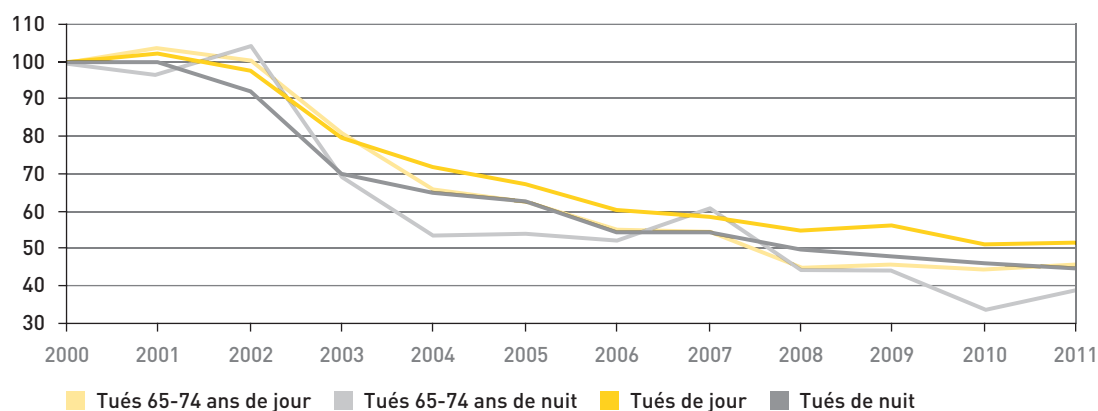
Depuis 2000, la mortalité routière des 65-74 ans connaît une évolution plus favorable que celle de tous les âges confondus. Sur l'ensemble de la période 2000-2011, la baisse de la mortalité des 65-74 ans atteint - 54 % de jour (- 48 % pour l'ensemble) et - 61 % de nuit (- 55 % pour l'ensemble).

En 2011, la mortalité de nuit et de jour est en hausse (+ 7 personnes tuées de jour et + 9 personnes tuées de nuit).

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES DE 65-74 ANS – JOUR VERSUS NUIT



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 65-74 ANS JOUR VERSUS NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 65-74 ans selon les mois, jours et heures

La distribution de la mortalité des 65-74 ans se traduit par un cycle assez mal établi avec, pourtant, une montée assez nette de juin à janvier.

La part mensuelle de la mortalité varie de 6,8 % au minimum (mars avec 28 tués en moyenne) à 9,5 % au maximum (juillet avec 40 tués en moyenne).

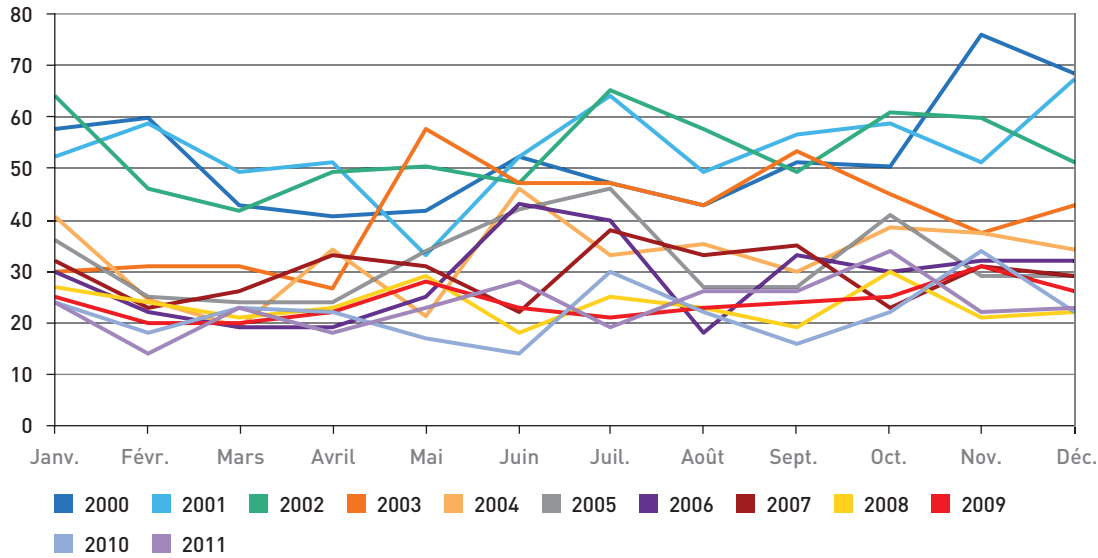
Le profil saisonnier de l'année 2011 est très éloigné du profil moyen observé de 2000 à 2011. Le pic de la mortalité est en octobre (34 tués) et juillet est le deuxième mois après février où la mortalité est la plus faible (19 tués).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS SELON LE MOIS

| Année          |                      | Janv.  | Févr.   | Mars    | Avril   | Mai    | Juin   | Juil.   | Août   | Sept.  | Oct.   | Nov.    | Déc.   |
|----------------|----------------------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|
| 2000           | Personnes tuées      | 58     | 60      | 43      | 41      | 42     | 52     | 47      | 43     | 51     | 50     | 76      | 68     |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2001           | Personnes tuées      | 52     | 59      | 49      | 51      | 33     | 52     | 64      | 49     | 57     | 59     | 51      | 67     |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2002           | Personnes tuées      | 64     | 46      | 42      | 49      | 50     | 47     | 65      | 58     | 49     | 61     | 60      | 51     |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2003           | Personnes tuées      | 30     | 31      | 31      | 27      | 58     | 47     | 47      | 43     | 53     | 45     | 37      | 43     |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2004           | Personnes tuées      | 41     | 25      | 19      | 34      | 21     | 46     | 33      | 35     | 30     | 38     | 37      | 34     |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2005           | Personnes tuées      | 36     | 25      | 24      | 24      | 34     | 42     | 46      | 27     | 27     | 41     | 29      | 29     |
|                | Blessés hospitalisés | 164    | 103     | 136     | 119     | 152    | 177    | 181     | 185    | 204    | 201    | 180     | 232    |
| 2006           | Personnes tuées      | 30     | 22      | 19      | 19      | 25     | 43     | 40      | 18     | 33     | 30     | 32      | 32     |
|                | Blessés hospitalisés | 164    | 146     | 139     | 162     | 165    | 202    | 166     | 152    | 176    | 174    | 181     | 170    |
| 2007           | Personnes tuées      | 32     | 23      | 26      | 33      | 31     | 22     | 38      | 33     | 35     | 23     | 31      | 29     |
|                | Blessés hospitalisés | 146    | 128     | 136     | 143     | 169    | 176    | 156     | 161    | 158    | 168    | 158     | 193    |
| 2008           | Personnes tuées      | 27     | 24      | 21      | 23      | 29     | 18     | 25      | 23     | 19     | 30     | 21      | 22     |
|                | Blessés hospitalisés | 163    | 132     | 117     | 127     | 148    | 141    | 141     | 139    | 119    | 170    | 164     | 144    |
| 2009           | Personnes tuées      | 25     | 20      | 20      | 22      | 28     | 23     | 21      | 23     | 24     | 25     | 31      | 26     |
|                | Blessés hospitalisés | 149    | 119     | 113     | 114     | 136    | 152    | 172     | 152    | 133    | 156    | 120     | 120    |
| 2010           | Personnes tuées      | 24     | 18      | 23      | 22      | 17     | 14     | 30      | 22     | 16     | 22     | 34      | 22     |
|                | Blessés hospitalisés | 108    | 93      | 111     | 133     | 127    | 97     | 137     | 139    | 153    | 138    | 146     | 101    |
| 2011           | Personnes tuées      | 24     | 14      | 23      | 18      | 23     | 28     | 19      | 26     | 26     | 34     | 22      | 23     |
|                | Blessés hospitalisés | 147    | 118     | 99      | 120     | 121    | 131    | 124     | 127    | 141    | 135    | 131     | 140    |
| Moy. 2000-2011 | Personnes tuées      | 37     | 31      | 28      | 30      | 33     | 36     | 40      | 33     | 35     | 38     | 38      | 37     |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND     |
| % par mois     | Personnes tuées      | 8,9 %  | 7,3 %   | 6,8 %   | 7,3 %   | 7,8 %  | 8,7 %  | 9,5 %   | 8 %    | 8,4 %  | 9,2 %  | 9,2 %   | 8,9 %  |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND     |
| Var. 2011/2010 | Personnes tuées      | 0 %    | -22,2 % | 0 %     | -18,2 % | 35,3 % | 100 %  | -36,7 % | 18,2 % | 62,5 % | 54,5 % | -35,3 % | 4,5 %  |
|                | Blessés hospitalisés | 36,1 % | 26,9 %  | -10,8 % | -9,8 %  | -4,7 % | 35,1 % | -9,5 %  | -8,6 % | -7,8 % | -2,2 % | -10,3 % | 38,6 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 65-74 ANS SELON LES MOIS



Le jour de la semaine où la mortalité des 65-74 ans est la plus forte est le vendredi (16,4 % de la mortalité en moyenne). La mortalité est la plus faible le dimanche (12,7 %).

En 2011, le nombre de personnes tuées est en hausse de + 32 % le samedi et le dimanche (+ 22 tués le samedi et + 10 tués le dimanche). Le mardi est le jour où la mortalité est la plus faible (32 personnes tuées en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS SELON LE JOUR

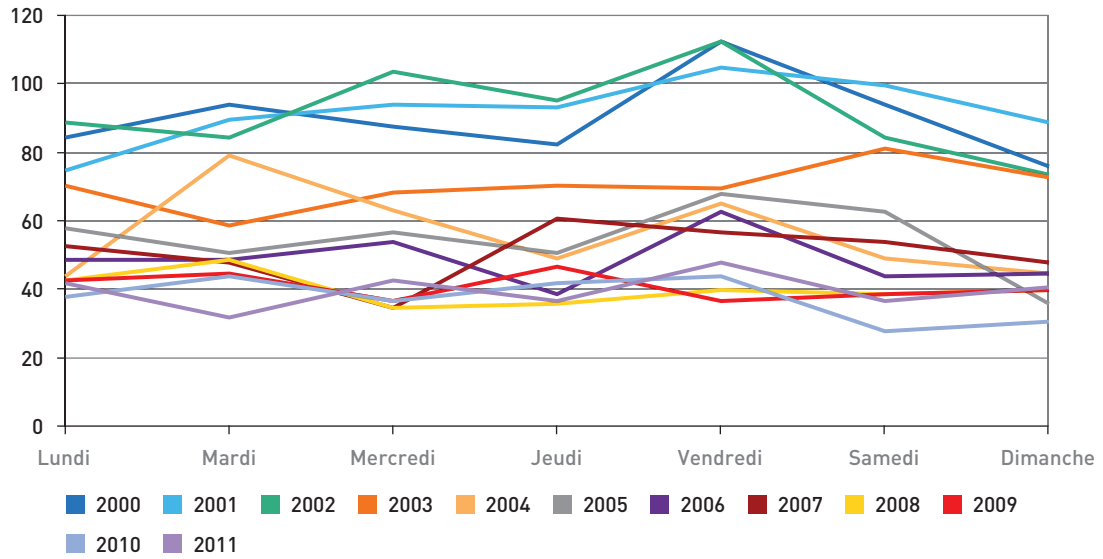
| Année                 | Lundi         |              | Mardi           |              | Mercredi      |               | Jeudi           |               | Vendredi      |                | Samedi        |              | Dimanche      |               |
|-----------------------|---------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|----------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
|                       | Tués          | BH           | Tués            | BH           | Tués          | BH            | Tués            | BH            | Tués          | BH             | Tués          | BH           | Tués          | BH            |
| 2000                  | 84            | ND           | 94              | ND           | 88            | ND            | 82              | ND            | 112           | ND             | 94            | ND           | 76            | ND            |
| 2001                  | 75            | ND           | 90              | ND           | 94            | ND            | 93              | ND            | 105           | ND             | 99            | ND           | 89            | ND            |
| 2002                  | 89            | ND           | 84              | ND           | 104           | ND            | 95              | ND            | 112           | ND             | 84            | ND           | 74            | ND            |
| 2003                  | 71            | ND           | 59              | ND           | 68            | ND            | 71              | ND            | 69            | ND             | 81            | ND           | 73            | ND            |
| 2004                  | 44            | ND           | 79              | ND           | 63            | ND            | 49              | ND            | 65            | ND             | 49            | ND           | 45            | ND            |
| 2005                  | 58            | 278          | 51              | 306          | 57            | 288           | 51              | 300           | 68            | 332            | 63            | 280          | 36            | 250           |
| 2006                  | 49            | 270          | 49              | 274          | 54            | 288           | 39              | 296           | 63            | 356            | 44            | 266          | 45            | 247           |
| 2007                  | 53            | 227          | 48              | 295          | 35            | 280           | 61              | 285           | 57            | 302            | 54            | 256          | 48            | 247           |
| 2008                  | 43            | 236          | 49              | 258          | 35            | 246           | 36              | 224           | 40            | 291            | 39            | 251          | 40            | 199           |
| 2009                  | 43            | 201          | 45              | 256          | 37            | 244           | 47              | 249           | 37            | 259            | 39            | 221          | 40            | 206           |
| 2010                  | 38            | 205          | 44              | 222          | 37            | 229           | 42              | 212           | 44            | 261            | 28            | 185          | 31            | 169           |
| 2011                  | 42            | 218          | 32              | 237          | 43            | 190           | 37              | 254           | 48            | 241            | 37            | 186          | 41            | 208           |
| <b>Moy. 2000-2011</b> | <b>57</b>     | <b>ND</b>    | <b>60</b>       | <b>ND</b>    | <b>60</b>     | <b>ND</b>     | <b>59</b>       | <b>ND</b>     | <b>68</b>     | <b>ND</b>      | <b>59</b>     | <b>ND</b>    | <b>53</b>     | <b>ND</b>     |
| <b>% par jour</b>     | <b>13,8 %</b> | <b>ND</b>    | <b>14,5 %</b>   | <b>ND</b>    | <b>14,3 %</b> | <b>ND</b>     | <b>14,1 %</b>   | <b>ND</b>     | <b>16,4 %</b> | <b>ND</b>      | <b>14,2 %</b> | <b>ND</b>    | <b>12,7 %</b> | <b>ND</b>     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>10,5 %</b> | <b>6,3 %</b> | <b>- 27,3 %</b> | <b>6,8 %</b> | <b>16,2 %</b> | <b>- 17 %</b> | <b>- 11,9 %</b> | <b>19,8 %</b> | <b>9,1 %</b>  | <b>- 7,7 %</b> | <b>32,1 %</b> | <b>0,5 %</b> | <b>32,3 %</b> | <b>23,1 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ 65-74 ANS SELON LE JOUR

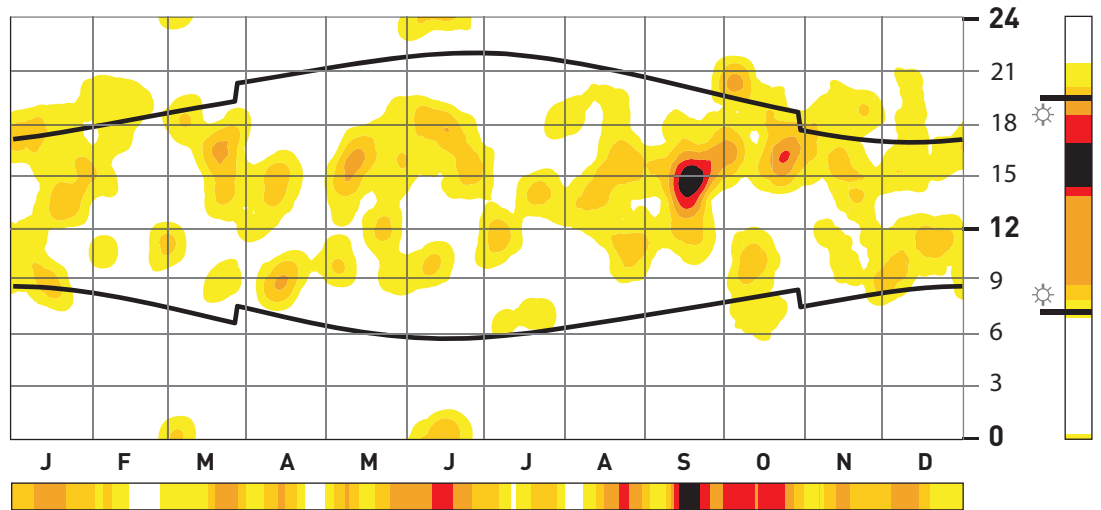
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



La répartition par horaire de la mortalité traduite en 2011 par le graphe<sup>72</sup> ci-après fait ressortir une mortalité des 65-74 ans concentrée autour de 15 heures et plus généralement étalée sur la journée entre 9 heures et 18 heures. Par ailleurs, la mortalité des 65-74 ans est quasi nulle en pleine nuit.

Le pic de la mortalité, atteint en août, correspond à un total de 16 tués dans la classe d'âge des 65-74 ans tués.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DES 65-74 ANS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



|         | 0,01 | 0,07 | 0,11 | 0,15 | 0,20 | 0,25 | Moy. 0,03  |
|---------|------|------|------|------|------|------|------------|
| Tués    | 73   | 125  | 63   | 12   | 4    | 3    | Tot. 280   |
| % tués  | 26 % | 45 % | 23 % | 4 %  | 1 %  | 1 %  | Tot. 100 % |
| % année | 70 % | 22 % | 7 %  | 1 %  | 0 %  | 0 %  | Tot. 100 % |

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal

Total : 208 tués l'an, soit 0,03 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>72</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

La responsabilité présumée<sup>73</sup> des 65-74 ans dans les accidents corporels

En 2011, de manière générale, le niveau de responsabilité présumée des 65-74 ans impliqués dans les accidents corporels est légèrement inférieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (respectivement 41 % contre 43 %)

Le niveau de responsabilité des automobilistes conducteurs de 65-74 ans est supérieur de 2 points (50 % pour les 65-74 ans par rapport à l'ensemble des classes d'âge (48 %). Cependant, pour les piétons ou cyclistes, il est bien inférieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (13 % pour les piétons de 65-74 ans contre 22 % pour l'ensemble et 28 % pour les cyclistes de 65-74 ans contre 31 % pour l'ensemble).

Depuis 2004, le niveau de responsabilité présumée des 65-74 ans est en baisse (passant de 43 % en 2004 à 41 % en 2011). Toutefois, on note une évolution baissière plus favorable du niveau de responsabilité des 65-74 ans chez les automobilistes et les cyclistes. Leur présomption de responsabilité passe de :

- 52 % en 2004 à 50 % en 2011 pour les automobilistes conducteurs ;
- 36 % en 2004 à 31 % en 2011 pour les cyclistes conducteurs.

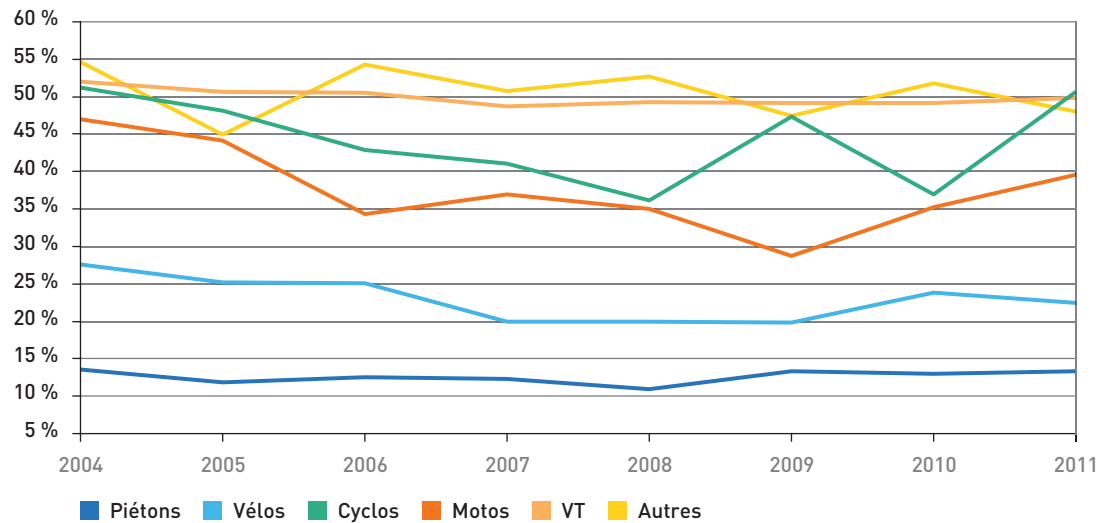
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année          | Piétons   |       |      | Vélos     |       |       | Cyclos    |       |      | Motos     |       |       | VT        |       |      | Autres    |        |       | Total     |       |      |
|----------------|-----------|-------|------|-----------|-------|-------|-----------|-------|------|-----------|-------|-------|-----------|-------|------|-----------|--------|-------|-----------|-------|------|
|                | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp. | %     | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp. | %     | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp.  | %     | Non resp. | Resp. | %    |
| 2000           | 1463      | 341   | 18,9 | 325       | 86    | 20,9  | 185       | 53    | 22,3 | 50        | 21    | 29,6  | 5285      | 1991  | 27,4 | 184       | 45     | 19,7  | 7492      | 2537  | 25,3 |
| 2001           | 1430      | 285   | 16,6 | 370       | 54    | 12,7  | 152       | 44    | 22,4 | 65        | 29    | 30,9  | 5053      | 1936  | 27,7 | 171       | 46     | 21,2  | 7241      | 2394  | 24,8 |
| 2002           | 1344      | 232   | 14,7 | 296       | 48    | 14    | 121       | 37    | 23,4 | 69        | 23    | 25    | 4678      | 1850  | 28,3 | 148       | 51     | 25,6  | 6656      | 2241  | 25,2 |
| 2003           | 1274      | 189   | 12,9 | 315       | 53    | 14,4  | 99        | 34    | 25,6 | 71        | 17    | 19,3  | 3731      | 1561  | 29,5 | 139       | 49     | 26,1  | 5629      | 1903  | 25,3 |
| 2004           | 1215      | 190   | 13,5 | 257       | 98    | 27,6  | 62        | 65    | 51,2 | 44        | 39    | 47    | 2409      | 2606  | 52   | 79        | 95     | 54,6  | 4066      | 3093  | 43,2 |
| 2005           | 1189      | 160   | 11,9 | 262       | 88    | 25,1  | 56        | 52    | 48,1 | 57        | 45    | 44,1  | 2361      | 2427  | 50,7 | 93        | 76     | 45    | 4018      | 2848  | 41,5 |
| 2006           | 1127      | 162   | 12,6 | 227       | 76    | 25,1  | 52        | 39    | 42,9 | 69        | 36    | 34,3  | 2151      | 2198  | 50,5 | 145       | 172    | 54,3  | 3771      | 2683  | 41,6 |
| 2007           | 1115      | 157   | 12,3 | 265       | 66    | 19,9  | 66        | 46    | 41,1 | 82        | 48    | 36,9  | 2227      | 2112  | 48,7 | 138       | 142    | 50,7  | 3893      | 2571  | 39,8 |
| 2008           | 1073      | 132   | 11   | 236       | 59    | 20    | 60        | 34    | 36,2 | 76        | 41    | 35    | 2023      | 1964  | 49,3 | 122       | 136    | 52,7  | 3590      | 2366  | 39,7 |
| 2009           | 946       | 146   | 13,4 | 267       | 66    | 19,8  | 40        | 36    | 47,4 | 94        | 38    | 28,8  | 2027      | 1964  | 49,2 | 145       | 131    | 47,5  | 3519      | 2381  | 40,4 |
| 2010           | 969       | 145   | 13   | 230       | 72    | 23,8  | 46        | 27    | 37   | 99        | 54    | 35,3  | 1825      | 1767  | 49,2 | 139       | 149    | 51,7  | 3308      | 2214  | 40,1 |
| 2011           | 945       | 145   | 13,3 | 266       | 77    | 22,4  | 37        | 38    | 50,7 | 90        | 59    | 39,6  | 1813      | 1800  | 49,8 | 144       | 133    | 48    | 3295      | 2252  | 40,6 |
| Var. 2011/2010 | -2,5%     | 0%    | 2,2% | 15,7%     | 6,9%  | -5,8% | -19,6%    | 40,7% | 37%  | -9,1%     | 9,3%  | 12,2% | -0,7%     | 1,9%  | 1,3% | 3,6%      | -10,7% | -7,2% | -0,4%     | 1,7%  | 1,3% |

Source : ONISR, fichier des accidents.

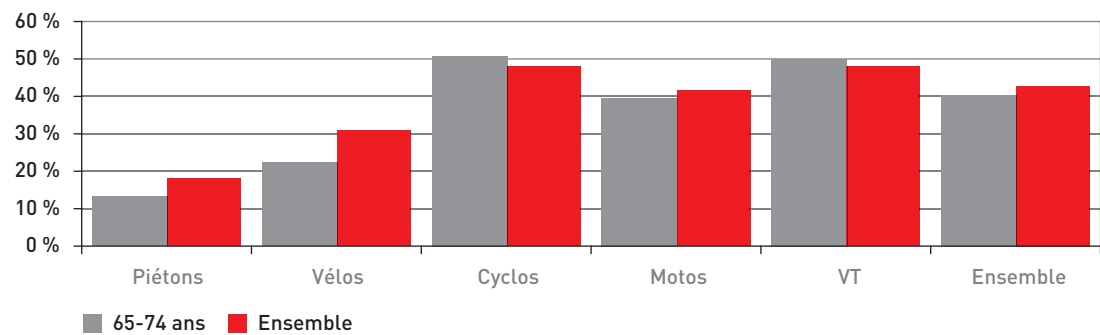
<sup>73</sup> Voir le chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE - PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE - PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

*L'alcoolémie des conducteurs chez les 65-74 ans dans les accidents corporels*

La présence d'alcool dans les accidents corporels chez conducteurs de 18-24 ans est globalement très inférieure à celle de tous les âges confondus (respectivement 2,7 % contre 6,2 %).

En 2011, pour les conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans un accident corporel, la part de conducteurs alcoolisés est de 2,6 %, à comparer aux 6,6 % de l'ensemble des conducteurs automobilistes.

Depuis 2000, la part de conducteurs de 65-74 ans avec une alcoolémie positive impliqués dans un accident corporel, tous modes confondus, est stable (2,6 % en 2000 contre 2,7 % en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – CONDUCTEURS DE 65-74 ANS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année             | Vélos |        |        |     | Cyclos |        |        |       | Motos |        |        |     | VT   |        |        |        | Autres |        |        |        |
|-------------------|-------|--------|--------|-----|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|-----|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                   | Ind.  | Alc. + | Alc. - | %   | Ind.   | Alc. + | Alc. - | %     | Ind.  | Alc. + | Alc. - | %   | Ind. | Alc. + | Alc. - | %      | Ind.   | Alc. + | Alc. - | %      |
| 2000              | 92    | 9      | 310    | 2,8 | 39     | 11     | 188    | 5,5   | 6     | 3      | 62     | 4,6 | 671  | 156    | 6449   | 2,4    | 18     | 7      | 204    | 3,3    |
| 2001              | 99    | 6      | 319    | 1,8 | 23     | 18     | 155    | 10,4  | 13    | 2      | 79     | 2,5 | 623  | 159    | 6207   | 2,5    | 21     | 9      | 187    | 4,6    |
| 2002              | 75    | 1      | 268    | 0,4 | 33     | 6      | 119    | 4,8   | 10    | 1      | 81     | 1,2 | 665  | 138    | 5725   | 2,4    | 26     | 7      | 166    | 4      |
| 2003              | 95    | 2      | 271    | 0,7 | 42     | 8      | 83     | 8,8   | 29    | 2      | 57     | 3,4 | 643  | 81     | 4568   | 1,7    | 24     | 6      | 158    | 3,7    |
| 2004              | 94    | 5      | 256    | 1,9 | 42     | 3      | 82     | 3,5   | 18    | 1      | 64     | 1,5 | 741  | 79     | 4195   | 1,8    | 22     | 5      | 147    | 3,3    |
| 2005              | 84    | 3      | 263    | 1,1 | 19     | 4      | 85     | 4,5   | 20    | 3      | 79     | 3,7 | 550  | 102    | 4136   | 2,4    | 13     | 13     | 143    | 8,3    |
| 2006              | 61    | 4      | 238    | 1,7 | 19     | 7      | 65     | 9,7   | 27    |        | 78     | 0   | 487  | 99     | 3763   | 2,6    | 26     | 15     | 276    | 5,2    |
| 2007              | 70    | 1      | 260    | 0,4 | 19     | 13     | 80     | 14    | 20    | 2      | 108    | 1,8 | 495  | 100    | 3744   | 2,6    | 36     | 13     | 231    | 5,3    |
| 2008              | 65    | 3      | 227    | 1,3 | 12     | 10     | 72     | 12,2  | 28    | 2      | 87     | 2,2 | 487  | 84     | 3416   | 2,4    | 16     | 10     | 232    | 4,1    |
| 2009              | 65    | 6      | 262    | 2,2 | 17     | 7      | 52     | 11,9  | 19    | 4      | 109    | 3,5 | 392  | 99     | 3502   | 2,7    | 30     | 12     | 235    | 4,9    |
| 2010              | 59    | 2      | 241    | 0,8 | 11     | 5      | 57     | 8,1   | 32    | 1      | 120    | 0,8 | 348  | 102    | 3142   | 3,1    | 25     | 14     | 249    | 5,3    |
| 2011              | 64    | 0      | 279    | 0   | 20     | 7      | 48     | 12,7  | 34    | 5      | 110    | 4,3 | 370  | 84     | 3159   | 2,6    | 30     | 9      | 238    | 3,6    |
| Var.<br>2011/2010 | 8,5%  | NS     | 15,8%  | NS  | 81,8%  | 40%    | -15,8% | 57,8% | 6,3%  | NS     | -8,3%  | NS  | 6,3% | -17,6% | 0,5%   | -17,6% | 20%    | -35,7% | -4,4%  | -31,6% |

Ind. : conducteurs au taux d'alcool indéterminé.  
Alc. + : conducteurs au taux d'alcool positif.  
Alc. - : conducteurs au taux d'alcool négatif.

## Le quatrième âge (75 ans et plus)

### La démographie des 75 ans et plus

En 2011, la population des 75 ans et plus représente 9 % de l'ensemble de la population.

Les femmes représentent 63 % de cette population.

La population des 75 ans et plus est celle qui a le plus progressé depuis 2000 (+ 34 %, contre + 7 % pour la population tous âges confondus). Cette hausse est plus marquée chez les hommes que chez les femmes, avec respectivement + 40 % et + 31 % entre 2000 et 2011.

L'année 2011 confirme cet avantage à la hausse chez les hommes. Par rapport à 2010, ces derniers progressent de + 2,1 % contre + 1,4 % pour les femmes, soit une augmentation globale de + 1,6 %.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – DÉMOGRAPHIE DES 75 ANS ET PLUS SELON LE SEXE

| Année                 | Population des 75 ans et plus |              |              | Population totale | % 75 ans et + |
|-----------------------|-------------------------------|--------------|--------------|-------------------|---------------|
|                       | Hommes                        | Femmes       | Total        |                   |               |
| 2000                  | 1 502 894                     | 2 741 883    | 4 244 777    | 58 858 198        | 7,2           |
| 2001                  | 1 558 710                     | 2 821 419    | 4 380 129    | 59 266 572        | 7,4           |
| 2002                  | 1 615 094                     | 2 902 377    | 4 517 471    | 59 685 899        | 7,6           |
| 2003                  | 1 669 235                     | 2 978 569    | 4 647 804    | 60 101 841        | 7,7           |
| 2004                  | 1 720 293                     | 3 049 722    | 4 770 015    | 60 505 421        | 7,9           |
| 2005                  | 1 780 970                     | 3 143 680    | 4 924 650    | 60 963 264        | 8,1           |
| 2006                  | 1 844 538                     | 3 241 456    | 5 085 994    | 61 399 733        | 8,3           |
| 2007                  | 1 902 830                     | 3 323 482    | 5 226 312    | 61 795 238        | 8,5           |
| 2008                  | 1 960 940                     | 3 400 540    | 5 361 480    | 62 134 866        | 8,6           |
| 2009                  | 2 006 746                     | 3 466 757    | 5 473 503    | 62 473 779        | 8,8           |
| 2010                  | 2 055 117                     | 3 531 400    | 5 586 517    | 62 799 083        | 8,9           |
| 2011                  | 2 098 019                     | 3 579 906    | 5 677 925    | 63 127 768        | 9             |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>2,1 %</b>                  | <b>1,4 %</b> | <b>1,6 %</b> | <b>0,5 %</b>      | <b>1,1 %</b>  |

Source : INSEE.

*Bilan général de l'accidentalité des 75 ans et plus*

Depuis 2000, la baisse de la mortalité des 75 ans et plus est de – 34 % (soit 249 décès en moins entre 2000 et 2011) et celle des blessés est de – 33 % (soit 1 803 blessés de moins dans cette classe d'âge).

La baisse du nombre de victimes âgées de 75 ans et plus est nettement inférieure à celle de l'ensemble des classes d'âge et cette tendance de moindre progrès va en s'amplifiant.

Par rapport à 2000, la différence entre la réduction de la mortalité chez les personnes âgées de 75 ans et plus et celle de l'ensemble des classes d'âge est de 18 points (– 52 % en général contre – 34 % chez les 75 ans et plus). Cette différence était de 20 points en 2010.

En 2011, cette même différence appliquée aux personnes blessées est de 16,3 points (14,5 points en 2010).

Sur l'ensemble de la période 2000-2011, ces deux mouvements de baisse ont été quasi continus.

Pour les tués, leur effectif avait toutefois augmenté en 2005 (+ 44 décès par rapport à 2004) ainsi qu'en 2008 (+ 1 décès). Pour les blessés, leur effectif avait augmenté en 2007 (+ 60 blessés) puis en 2009 (+ 112 blessés).

De 2010 à 2011, tous les effectifs de victimes de 75 ans et plus ont été à la baisse : – 4,4 % pour les personnes tuées, – 0,2 % pour tous les blessés et – 0,6 % pour les seuls blessés hospitalisés. La baisse de la mortalité porte sur 22 personnes tuées en moins. C'est la plus forte réduction des décès depuis 2007.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DES IMPLIQUÉS ET DES VICTIMES DE 75 ANS ET PLUS

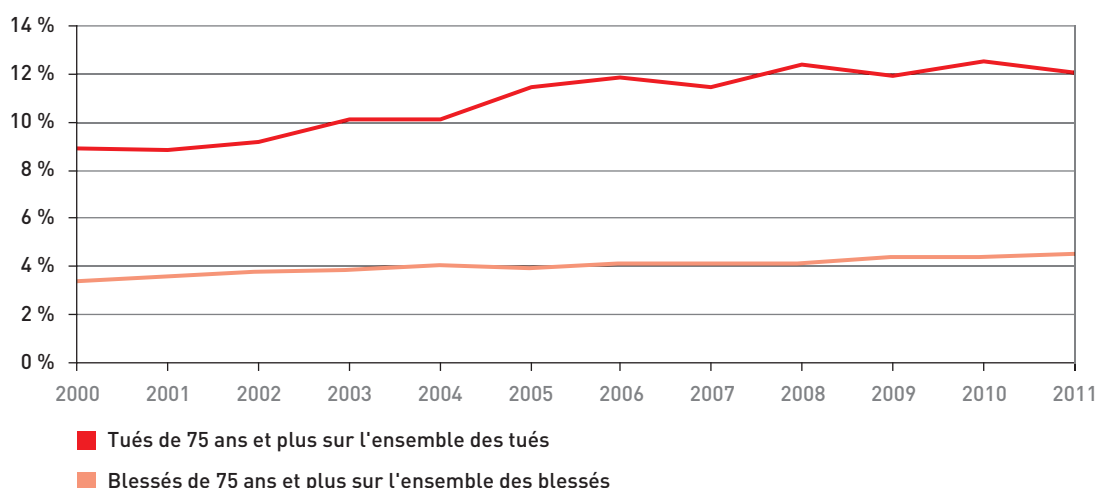
| Année                 | Nombre de personnes impliquées | Victimes        |                |                           |
|-----------------------|--------------------------------|-----------------|----------------|---------------------------|
|                       |                                | Personnes tuées | Blessés        | Dont blessés hospitalisés |
| 2000                  | 8 724                          | 727             | 5 549          | ND                        |
| 2001                  | 8 755                          | 732             | 5 497          | ND                        |
| 2002                  | 8 282                          | 710             | 5 254          | ND                        |
| 2003                  | 7 238                          | 620             | 4 473          | ND                        |
| 2004                  | 7 079                          | 566             | 4 399          | ND                        |
| 2005                  | 7 011                          | 610             | 4 255          | 2 231                     |
| 2006                  | 6 879                          | 558             | 4 214          | 2 331                     |
| 2007                  | 7 071                          | 528             | 4 274          | 2 281                     |
| 2008                  | 6 516                          | 529             | 3 920          | 2 088                     |
| 2009                  | 6 797                          | 508             | 4 032          | 2 137                     |
| 2010                  | 6 197                          | 500             | 3 707          | 2 009                     |
| 2011                  | 6 223                          | 478             | 3 699          | 1 996                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>0,4 %</b>                   | <b>- 4,4 %</b>  | <b>- 0,2 %</b> | <b>- 0,6 %</b>            |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, cette même différence appliquée aux personnes blessées est de 16,3 points (14,5 points en 2010).

La part des 75 ans et plus dans la mortalité routière et leur part parmi les blessés subissent la même tendance haussière. Entre 2000 et 2011, la part des victimes (tués + blessés) chez les 75 ans et plus est passée de 3,7 % à 4,9 %. Pour les seuls tués, cette part s'établit à 8,9 % en 2000 contre 12 % en 2011, et pour les blessés à 3,4 % en 2000 contre 4,6 % en 2011.

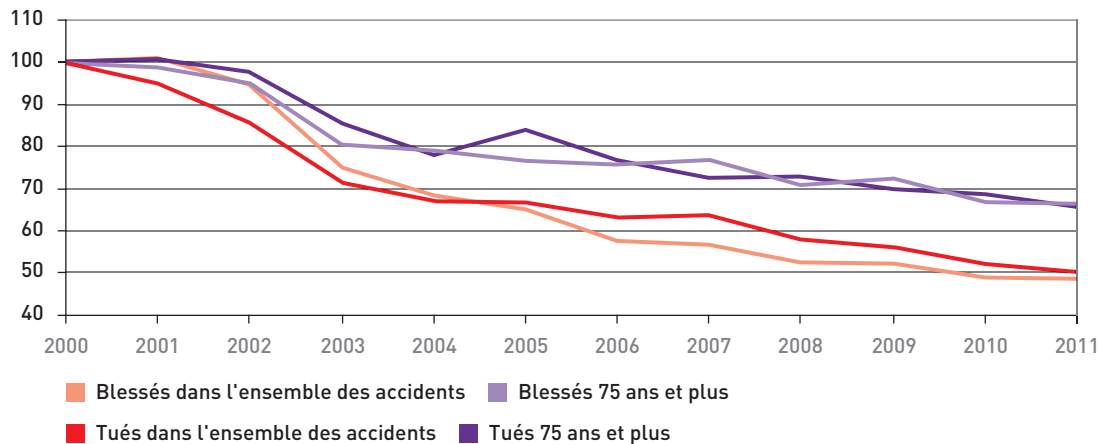
↓ ÉVOLUTION DES PARTS DES 75 ANS ET PLUS DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION COMPARÉE DES VICTIMES DE 75 ANS ET PLUS DANS L'ACCIDENTALITÉ (BASE 100 - ANNÉE 2000)

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Les 75 ans et plus – hommes versus femmes

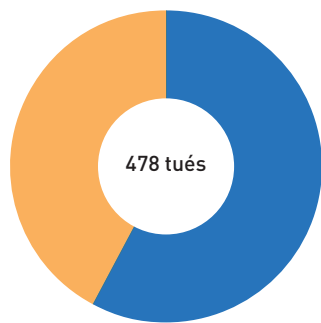
En 2011, la part des femmes dans la mortalité routière de la classe d'âge des 75 ans et plus est de 42 %.

Cette part est très supérieure à leur part dans la mortalité tous âges confondus (24 %).

Cela va dans le sens du différentiel démographique (on l'a vu, leur part parmi les 75 ans et plus est de 63 % contre 52 % dans la population globale).

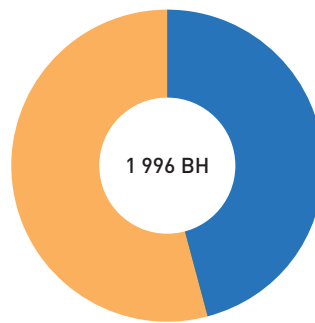
Parmi les blessés hospitalisés de 75 ans et plus, les femmes deviennent majoritaires (54 % contre 32 % tous âges confondus).

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS - HOMMES VERSUS FEMMES



■ Hommes 57,9 % ■ Femmes 42,1 %

↓ ANNÉE 2011 - BLESSÉS HOSPITALISÉS CHEZ LES 75 ANS ET PLUS - HOMMES VERSUS FEMMES



■ Hommes 45,9 % ■ Femmes 54,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – HOMMES VERSUS FEMMES

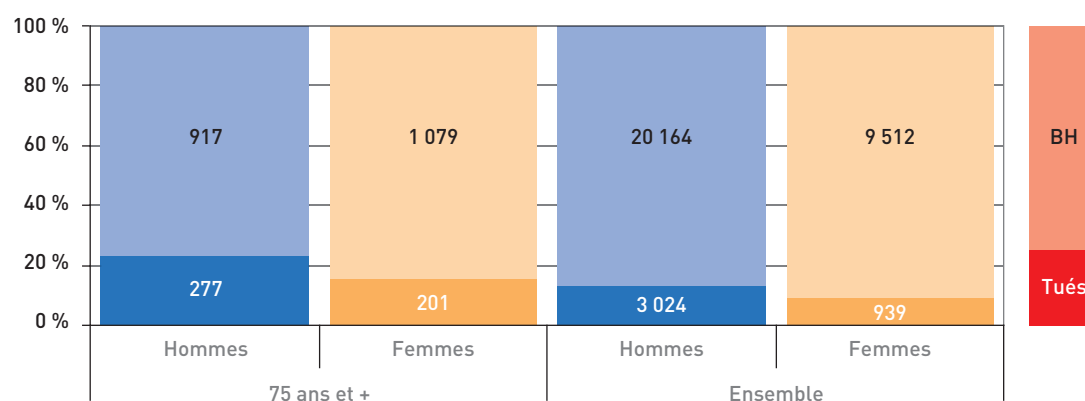
| Année                 | Hommes          |                      | Femmes          |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 459             | ND                   | 268             | ND                   | 727             | ND                   |
| 2001                  | 450             | ND                   | 282             | ND                   | 732             | ND                   |
| 2002                  | 409             | ND                   | 300             | ND                   | 710             | ND                   |
| 2003                  | 356             | ND                   | 264             | ND                   | 620             | ND                   |
| 2004                  | 340             | ND                   | 226             | ND                   | 566             | ND                   |
| 2005                  | 372             | 987                  | 238             | 1 244                | 610             | 2 231                |
| 2006                  | 317             | 1 023                | 241             | 1 308                | 558             | 2 331                |
| 2007                  | 289             | 1 039                | 239             | 1 242                | 528             | 2 281                |
| 2008                  | 294             | 933                  | 235             | 1 155                | 529             | 2 088                |
| 2009                  | 272             | 976                  | 236             | 1 161                | 508             | 2 137                |
| 2010                  | 285             | 913                  | 215             | 1 096                | 500             | 2 009                |
| 2011                  | 277             | 917                  | 201             | 1 079                | 478             | 1 996                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 2,8 %</b>  | <b>0,4 %</b>         | <b>- 6,5 %</b>  | <b>- 1,6 %</b>       | <b>- 4,4 %</b>  | <b>- 0,6 %</b>       |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le taux de tués parmi les victimes graves (personnes tuées + blessés hospitalisés) est plus fort chez les personnes de 75 ans et plus (19 % contre 12 % pour l'ensemble des victimes graves). Cela est encore plus marqué chez les hommes (23 %, contre 16 % chez les femmes).

En 2011, la part de la mortalité des femmes de 75 ans et plus par rapport à l'ensemble des femmes décédées est de 21 % (24 % pour l'ensemble des femmes décédées). Depuis 2008, cette part s'oriente à la baisse (23 % en 2008). Celle des hommes de 75 ans et plus parmi les hommes décédés est stable autour de 9 %.

↓ ANNÉE 2011 - VICTIMES GRAVES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – HOMMES VERSUS FEMMES

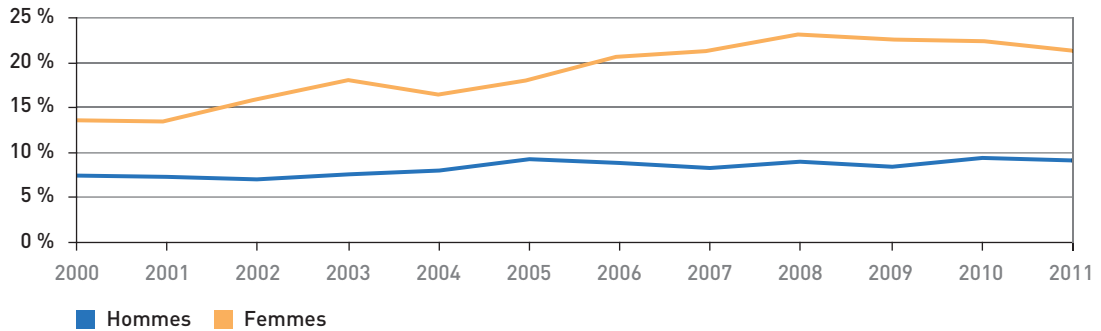


Source : ONISR, fichier des accidents.



↓ ÉVOLUTION DE LA PART DE LA MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS - HOMMES VERSUS FEMMES

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

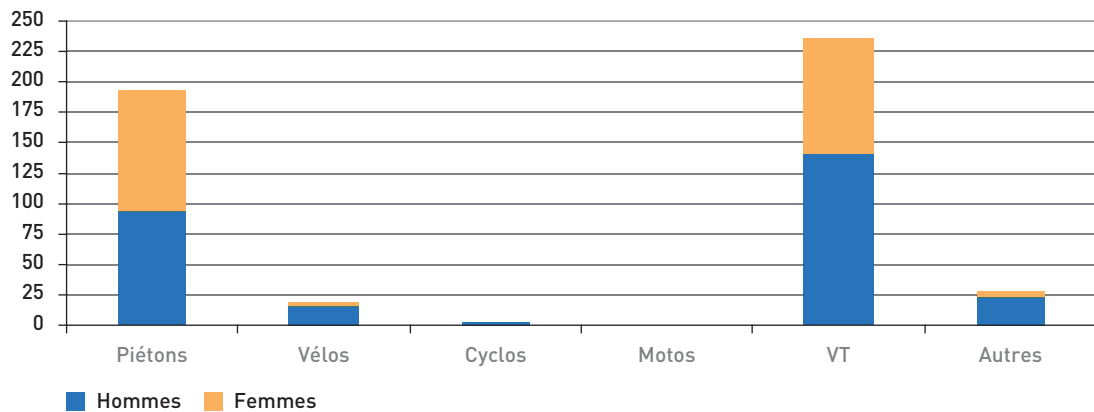


Les 75 ans et plus selon les modes de déplacement

La répartition de la mortalité des 75 ans et plus par catégorie d'usagers se distingue nettement de celle de l'ensemble des classes d'âge.

Les personnes de 75 ans et plus décédées dans les accidents sont pour 40 % des piétons, dont 51 % de femmes (39 % de femmes parmi les piétons tués pour l'ensemble des classes d'âge). Celles décédées dans une voiture de tourisme est de 49 % (53 % tous âges confondus) dont 39 % de femmes (30 % de femmes parmi les décès en voiture de tourisme tous âges confondus).

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE



Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2010 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE

| Année             |          | Piétons |        | Vélos   |        | Cyclos |         | Motos  |        | VT      |        | Autres  |         |
|-------------------|----------|---------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|---------|---------|
|                   |          | Tués    | BH     | Tués    | BH     | Tués   | BH      | Tués   | BH     | Tués    | BH     | Tués    | BH      |
| 2000              | Hommes   | 127     | ND     | 31      | ND     | 15     | ND      |        | ND     | 274     | ND     | 12      | ND      |
|                   | Femmes   | 99      | ND     | 4       | ND     |        | ND      |        | ND     | 161     | ND     | 3       | ND      |
|                   | Ensemble | 227     | ND     | 35      | ND     | 15     | ND      |        | ND     | 435     | ND     | 15      | ND      |
| 2001              | Hommes   | 122     | ND     | 35      | ND     | 18     | ND      | 2      | ND     | 266     | ND     | 6       | ND      |
|                   | Femmes   | 110     | ND     | 4       | ND     |        | ND      |        | ND     | 162     | ND     | 5       | ND      |
|                   | Ensemble | 232     | ND     | 40      | ND     | 18     | ND      | 2      | ND     | 429     | ND     | 12      | ND      |
| 2002              | Hommes   | 105     | ND     | 31      | ND     | 6      | ND      | 2      | ND     | 251     | ND     | 14      | ND      |
|                   | Femmes   | 138     | ND     | 5       | ND     | 0      | ND      | 0      | ND     | 154     | ND     | 3       | ND      |
|                   | Ensemble | 243     | ND     | 36      | ND     | 6      | ND      | 2      | ND     | 405     | ND     | 17      | ND      |
| 2003              | Hommes   | 83      | ND     | 29      | ND     | 10     | ND      | 1      | ND     | 220     | ND     | 13      | ND      |
|                   | Femmes   | 118     | ND     | 5       | ND     | 4      | ND      | 0      | ND     | 127     | ND     | 10      | ND      |
|                   | Ensemble | 201     | ND     | 34      | ND     | 14     | ND      | 1      | ND     | 347     | ND     | 22      | ND      |
| 2004              | Hommes   | 107     | ND     | 21      | ND     | 5      | ND      | 3      | ND     | 201     | ND     | 2       | ND      |
|                   | Femmes   | 112     | ND     | 3       | ND     | 1      | ND      | 0      | ND     | 108     | ND     | 1       | ND      |
|                   | Ensemble | 219     | ND     | 25      | ND     | 6      | ND      | 3      | ND     | 309     | ND     | 3       | ND      |
| 2005              | Hommes   | 103     | 352    | 25      | 74     | 8      | 29      | 3      | 13     | 224     | 500    | 9       | 19      |
|                   | Femmes   | 116     | 679    | 6       | 26     | 1      | 4       |        | 1      | 109     | 518    | 6       | 16      |
|                   | Ensemble | 219     | 1 031  | 31      | 100    | 9      | 33      | 3      | 14     | 333     | 1 018  | 15      | 35      |
| 2006              | Hommes   | 88      | 361    | 37      | 85     | 4      | 31      | 2      | 7      | 178     | 496    | 8       | 43      |
|                   | Femmes   | 109     | 712    | 4       | 24     |        | 1       |        |        | 123     | 540    | 5       | 31      |
|                   | Ensemble | 197     | 1 073  | 41      | 109    | 4      | 32      | 2      | 7      | 301     | 1 036  | 13      | 74      |
| 2007              | Hommes   | 88      | 359    | 16      | 68     | 5      | 24      |        | 18     | 172     | 534    | 8       | 36      |
|                   | Femmes   | 115     | 658    | 5       | 24     |        | 2       |        | 1      | 114     | 532    | 5       | 25      |
|                   | Ensemble | 203     | 1 017  | 21      | 92     | 5      | 26      |        | 19     | 286     | 1 066  | 13      | 61      |
| 2008              | Hommes   | 85      | 343    | 24      | 72     | 5      | 23      | 2      | 8      | 163     | 452    | 15      | 35      |
|                   | Femmes   | 111     | 649    | 5       | 30     |        | 5       |        | 2      | 113     | 442    | 6       | 27      |
|                   | Ensemble | 196     | 992    | 29      | 102    | 5      | 28      | 2      | 10     | 276     | 894    | 21      | 62      |
| 2009              | Hommes   | 90      | 327    | 15      | 94     | 4      | 37      | 1      | 12     | 152     | 452    | 10      | 54      |
|                   | Femmes   | 112     | 645    | 5       | 25     | 2      | 5       |        |        | 114     | 456    | 3       | 30      |
|                   | Ensemble | 202     | 972    | 20      | 119    | 6      | 42      | 1      | 12     | 266     | 908    | 13      | 84      |
| 2010              | Hommes   | 79      | 319    | 20      | 70     | 6      | 26      | 2      | 13     | 157     | 451    | 21      | 34      |
|                   | Femmes   | 102     | 611    | 7       | 16     |        | 2       |        |        | 100     | 438    | 6       | 29      |
|                   | Ensemble | 181     | 930    | 27      | 86     | 6      | 28      | 2      | 13     | 257     | 889    | 27      | 63      |
| 2011              | Hommes   | 94      | 315    | 16      | 82     | 3      | 16      | 0      | 16     | 141     | 463    | 23      | 25      |
|                   | Femmes   | 99      | 601    | 2       | 22     | 0      | 2       | 0      | 0      | 95      | 430    | 5       | 24      |
|                   | Ensemble | 193     | 916    | 18      | 104    | 3      | 18      | 0      | 16     | 236     | 893    | 28      | 49      |
| Var.<br>2011/2010 | Hommes   | 19 %    | -1,3 % | -20 %   | 17,1 % | -50 %  | -38,5 % | -100 % | 23,1 % | -10,2 % | 2,7 %  | 9,5 %   | -26,5 % |
|                   | Femmes   | -2,9 %  | -1,6 % | -71,4 % | 37,5 % | ND     | 0 %     | ND     | ND     | -5 %    | -1,8 % | -16,7 % | -17,2 % |
|                   | Ensemble | 6,6 %   | -1,5 % | -33,3 % | 20,9 % | -50 %  | -35,7 % | -100 % | 23,1 % | -8,2 %  | 0,4 %  | 3,7 %   | -22,2 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

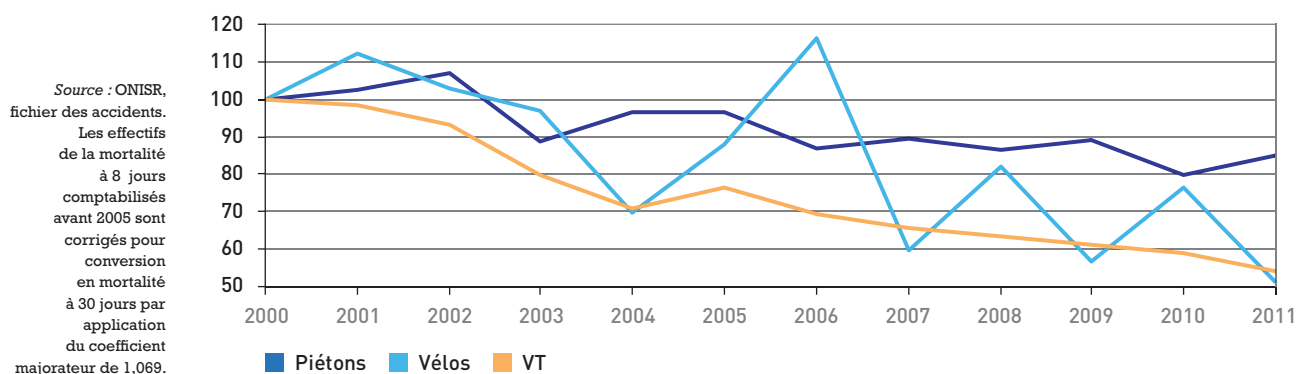
Sur le long terme, seule l'analyse de l'évolution des mortalités des piétons, des cyclistes et des automobilistes est statistiquement significative, les effectifs des autres catégories étant trop réduits.

En 2011, la baisse de la mortalité des piétons de 75 ans et plus est de - 15 % par rapport à 2000 (- 39 % pour les piétons tous âges confondus). Ce résultat s'est nettement corrigé en 2010 (mortalité inférieure de - 10 % par rapport à 2009), mais la hausse de 2010 a atténué ce bon résultat.

Pour les cyclistes de 75 ans et plus, la réduction de la mortalité sur le long terme est bien meilleure (- 49 % en 2011 par rapport à 2000). Cependant, la progression au cours de la période a été très erratique (6 années de hausse pour 5 années de baisse - dont 2011 avec - 33 %, soit - 9 tués par rapport à 2010). On a là de faibles effectifs à la limite de la signification statistique.

Quant aux automobilistes, leur mortalité dans la classe 75 ans et plus a diminué plus régulièrement de 2000 à 2010, la baisse globale sur cette période atteignant - 46 %. Comme pour les autres catégories chez les 75 ans et plus, ce résultat est bien en retrait de celui de la mortalité des automobilistes tous âges confondus (- 62 %).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Les 75 ans et plus – conducteurs versus passagers

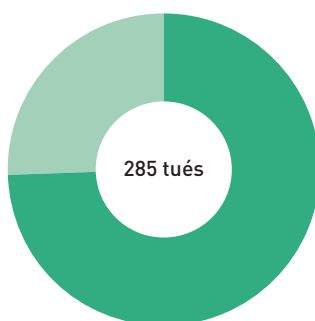
En 2011, les tués de la classe d'âge des 75 ans et plus sont pour 75 % des conducteurs (80,2 % pour l'ensemble des classes d'âge). Parmi ces conducteurs, 76 % sont des hommes et 24 % sont des femmes. Depuis 2000, ces répartitions sont assez stables. On note toutefois deux tendances : les passagers sont en légère baisse (29,5 % en 2000 contre 25,2 % en 2011) et les femmes conductrices augmentent (12,4 % en 2000 contre 18,2 % en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011- VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS PAR SEXE ET PLACE OCCUPÉE

| Année          | Personnes tuées |        |        |           |         |         | Blessés hospitalisés |        |       |           |        |        |
|----------------|-----------------|--------|--------|-----------|---------|---------|----------------------|--------|-------|-----------|--------|--------|
|                | Conducteurs     |        |        | Passagers |         |         | Conducteurs          |        |       | Passagers |        |        |
|                | Hommes          | Femmes | Total  | Hommes    | Femmes  | Total   | Hommes               | Femmes | Total | Hommes    | Femmes | Total  |
| 2000           | 291             | 62     | 353    | 41        | 107     | 148     | ND                   | ND     | ND    | ND        | ND     | ND     |
| 2001           | 292             | 68     | 360    | 36        | 104     | 140     | ND                   | ND     | ND    | ND        | ND     | ND     |
| 2002           | 272             | 60     | 331    | 33        | 103     | 136     | ND                   | ND     | ND    | ND        | ND     | ND     |
| 2003           | 233             | 62     | 295    | 40        | 84      | 124     | ND                   | ND     | ND    | ND        | ND     | ND     |
| 2004           | 203             | 55     | 258    | 30        | 59      | 89      | ND                   | ND     | ND    | ND        | ND     | ND     |
| 2005           | 246             | 46     | 292    | 23        | 76      | 99      | 569                  | 248    | 817   | 66        | 317    | 383    |
| 2006           | 210             | 56     | 266    | 19        | 76      | 95      | 582                  | 274    | 856   | 80        | 322    | 402    |
| 2007           | 173             | 53     | 226    | 28        | 71      | 99      | 591                  | 265    | 856   | 89        | 319    | 408    |
| 2008           | 193             | 54     | 247    | 16        | 70      | 86      | 519                  | 238    | 757   | 71        | 268    | 339    |
| 2009           | 166             | 55     | 221    | 16        | 69      | 85      | 579                  | 234    | 813   | 70        | 282    | 352    |
| 2010           | 182             | 48     | 230    | 24        | 65      | 89      | 520                  | 236    | 756   | 74        | 249    | 323    |
| 2011           | 161             | 52     | 213    | 22        | 50      | 72      | 531                  | 246    | 777   | 71        | 232    | 303    |
| Var. 2011/2010 | -11,5 %         | 8,3 %  | -7,4 % | -8,3 %    | -23,1 % | -19,1 % | 2,1 %                | 4,2 %  | 2,8 % | -4,1 %    | -6,8 % | -6,2 % |

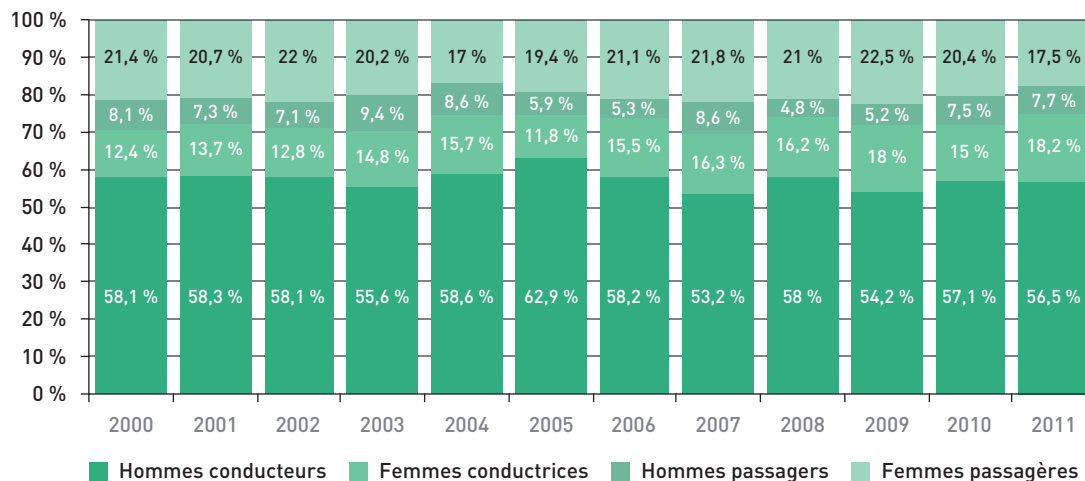
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DE 75 ANS ET PLUS SELON LA PLACE OCCUPÉE



■ Conducteurs 74,7 % ■ Passagers 25,3 %

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS SELON LE SEXE ET LA PLACE OCCUPÉE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

*Les 75 ans et plus et les milieux (agglomérations <sup>74</sup> versus rase campagne <sup>75</sup>)*

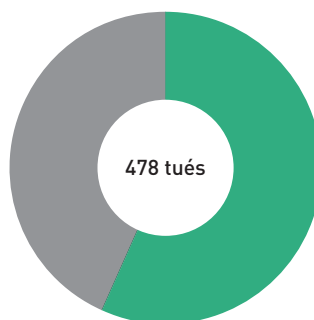
En 2011, la mortalité routière des 75 ans et plus survient majoritairement en rase campagne (57 % des tués contre 72 % pour l'ensemble des classes d'âge).

Pour chacun des deux milieux, la part de tués de 75 ans et plus parmi les victimes graves se détache nettement de celle de l'ensemble des classes d'âge (en rase campagne, 26 % contre 17 % ; et en milieu urbain 14 % contre 6,6 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 - VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS SELON LE MILIEU

| Année                 | Rase campagne   |                      | Milieu urbain   |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 423             | ND                   | 304             | ND                   | 727             | ND                   |
| 2001                  | 418             | ND                   | 314             | ND                   | 732             | ND                   |
| 2002                  | 425             | ND                   | 284             | ND                   | 710             | ND                   |
| 2003                  | 344             | ND                   | 276             | ND                   | 620             | ND                   |
| 2004                  | 316             | ND                   | 249             | ND                   | 566             | ND                   |
| 2005                  | 331             | 722                  | 279             | 1 509                | 610             | 2 231                |
| 2006                  | 301             | 906                  | 257             | 1 425                | 558             | 2 331                |
| 2007                  | 284             | 897                  | 244             | 1 384                | 528             | 2 281                |
| 2008                  | 295             | 796                  | 234             | 1 292                | 529             | 2 088                |
| 2009                  | 281             | 774                  | 227             | 1 363                | 508             | 2 137                |
| 2010                  | 290             | 772                  | 210             | 1 237                | 500             | 2 009                |
| 2011                  | 271             | 766                  | 207             | 1 230                | 478             | 1 996                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 6,6 %</b>  | <b>- 0,8 %</b>       | <b>- 1,4 %</b>  | <b>- 0,6 %</b>       | <b>- 4,4 %</b>  | <b>- 0,6 %</b>       |

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DE 75 ANS ET PLUS SELON LE MILIEU



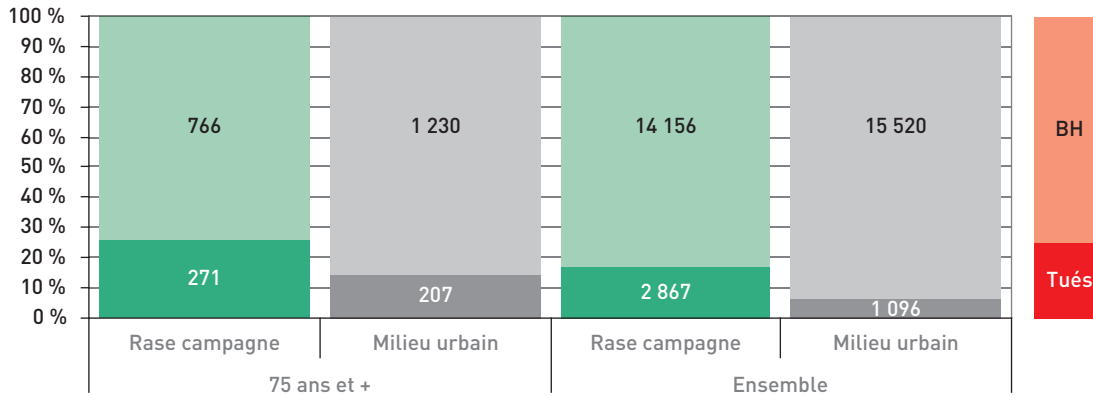
■ Rase campagne 56,7 % ■ Milieu urbain 43,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

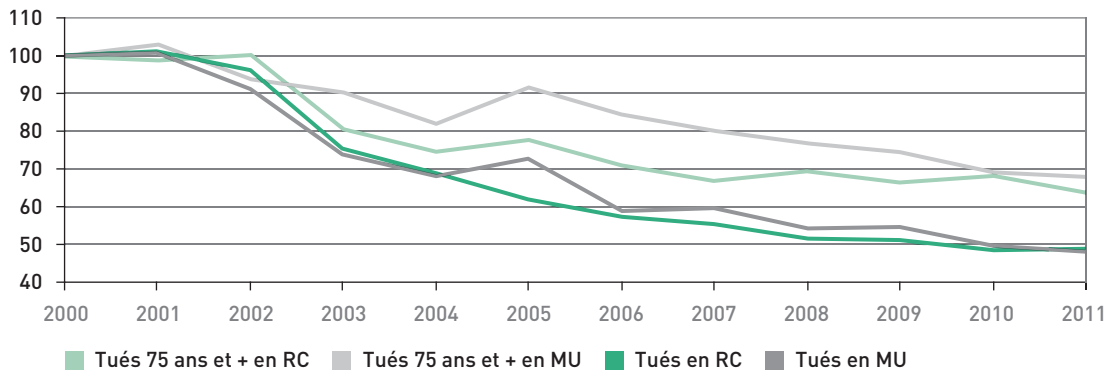
<sup>74</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

<sup>75</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ENTRE 75 ANS ET PLUS ET ENSEMBLE DES CLASSES D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la mortalité chez les 75 ans et plus connaît une baisse assez proche pour chacun des deux milieux : de 2000 à 2011, – 36 % en rase campagne et – 35 % en milieu urbain.

Sur la même longue période, l'écart par comparaison à l'ensemble des classes d'âge est de 15 points environ (– 36 % environ chez les 75 ans et plus contre – 52 % environ pour l'ensemble).

Les 75 ans et plus et la luminosité (jour versus nuit)

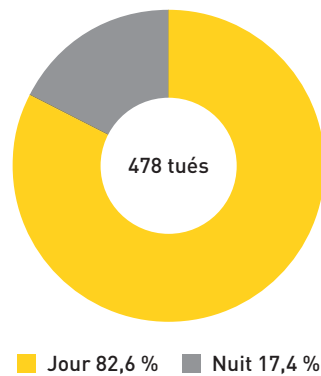
En 2011, la mortalité routière des 75 ans et plus intervient de jour à 83 % (57 % toutes classes d'âge confondues). De jour comme de nuit, le taux de mortalité parmi les victimes graves chez les 75 ans et plus est supérieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (respectivement : le jour 19 % contre 10 % et la nuit 22 % contre 14 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – JOUR VERSUS NUIT

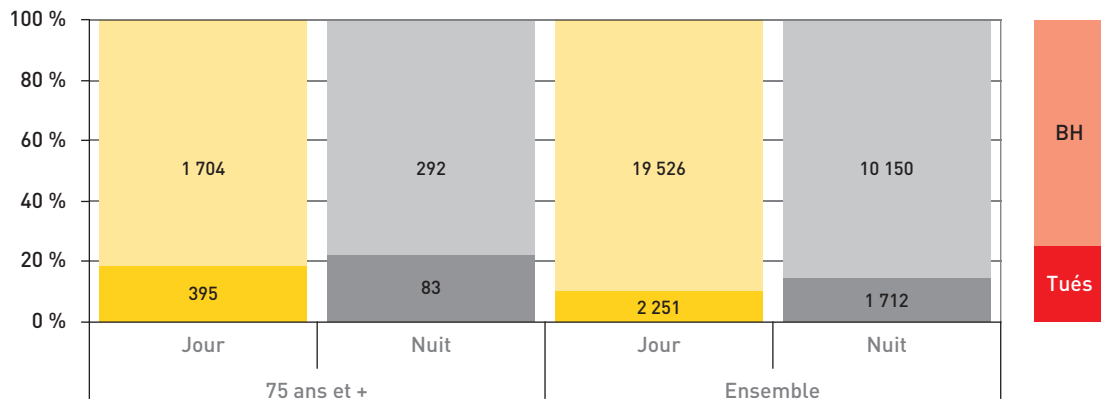
| Année                 | Jour            |                      | Nuit            |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 608             | ND                   | 119             | ND                   | 727             | ND                   |
| 2001                  | 590             | ND                   | 142             | ND                   | 732             | ND                   |
| 2002                  | 572             | ND                   | 138             | ND                   | 710             | ND                   |
| 2003                  | 513             | ND                   | 107             | ND                   | 620             | ND                   |
| 2004                  | 450             | ND                   | 115             | ND                   | 566             | ND                   |
| 2005                  | 502             | 1 907                | 108             | 324                  | 610             | 2 231                |
| 2006                  | 459             | 2 016                | 99              | 315                  | 558             | 2 331                |
| 2007                  | 423             | 1 927                | 105             | 354                  | 528             | 2 281                |
| 2008                  | 415             | 1 773                | 114             | 315                  | 529             | 2 088                |
| 2009                  | 421             | 1 818                | 87              | 319                  | 508             | 2 137                |
| 2010                  | 395             | 1 749                | 105             | 260                  | 500             | 2 009                |
| 2011                  | 395             | 1 704                | 83              | 292                  | 478             | 1 996                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>0 %</b>      | <b>- 2,6 %</b>       | <b>- 21 %</b>   | <b>12,3 %</b>        | <b>- 4,4 %</b>  | <b>- 0,6 %</b>       |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 75 ANS ET PLUS SELON LA LUMINOSITÉ

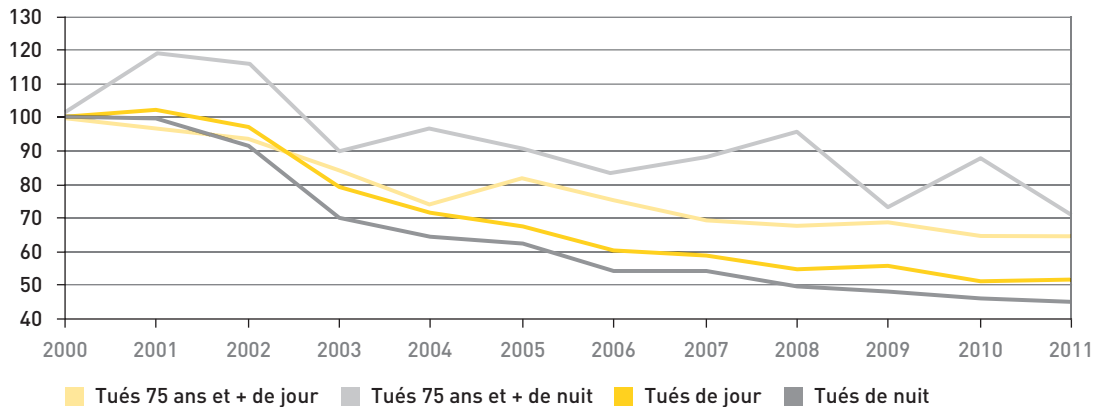


↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – JOUR VERSUS NUIT



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ENTRE 75 ANS ET PLUS ET ENSEMBLE DES CLASSES D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la mortalité de l'ensemble des classes d'âge est en baisse continue et homogène le jour comme la nuit (respectivement - 48 % le jour et - 55 % la nuit). La mortalité des 75 ans et plus a évolué de façon plus erratique.

Par rapport à 2000, l'effectif des personnes tuées le jour dans la classe d'âge des 75 ans et plus a baissé jusqu'en 2004 parallèlement à la mortalité d'ensemble de jour (- 26 % pour les 75 ans et plus contre - 28 % pour l'ensemble), mais 2005 a connu une nette augmentation de la mortalité chez les 75 ans et plus âgés le jour (+ 12 %, soit + 52 tués) et cet écart n'a jamais été rattrapé depuis lors. Au final, la baisse de 2000 à 2011 est donc plus limitée chez les 75 ans et plus : - 35 % contre - 48 % pour l'ensemble en 2011.

Concernant la mortalité de nuit des 75 ans et plus (dont les effectifs sont réduits), les évolutions depuis 2000 sont en dents de scie (hausse et baisse selon les années). Par rapport à 2000, la baisse constatée en 2011 est de - 30 % contre - 55 % pour l'ensemble des tués.

L'année 2011 a été moins meurtrière la nuit pour les 75 ans et plus, avec une baisse de - 21 % par rapport à 2010 qui est venue corriger une hausse du même ordre observée l'année précédente (+ 21 % de 2009 à 2010).

Les 75 ans et plus selon les mois, jours et heures

La distribution de la mortalité des 75 ans et plus selon les mois se traduit par un cycle assez mal défini (les courbes annuelles sont en dents de scie très mal en phase) avec pourtant une montée assez nette d'octobre à janvier.

Rappelons que cette mortalité du 4<sup>e</sup> âge est caractérisée par le surpoids des tués piétons et la quasi-absence de tués en deux-roues motorisés. Le cycle annuel résultant est donc très éloigné du cycle typique des deux-roues motorisés (pointe en été) et bien plus proche du cycle typique des piétons (pointe en fin d'année).

La part mensuelle de la mortalité varie de 6,5 % au minimum (février avec 38 tués en moyenne sur 12 années) à 10,5 % au maximum (décembre avec 62 tués en moyenne).

Le profil saisonnier de l'année 2011, qui a connu des écarts mensuels très marqués par rapport à 2010 (+ 19 décès en janvier, + 14 décès en avril et - 33 décès en juillet), est très semblable, pour les 75 ans et plus, au profil moyen observé de 2000 à 2011.

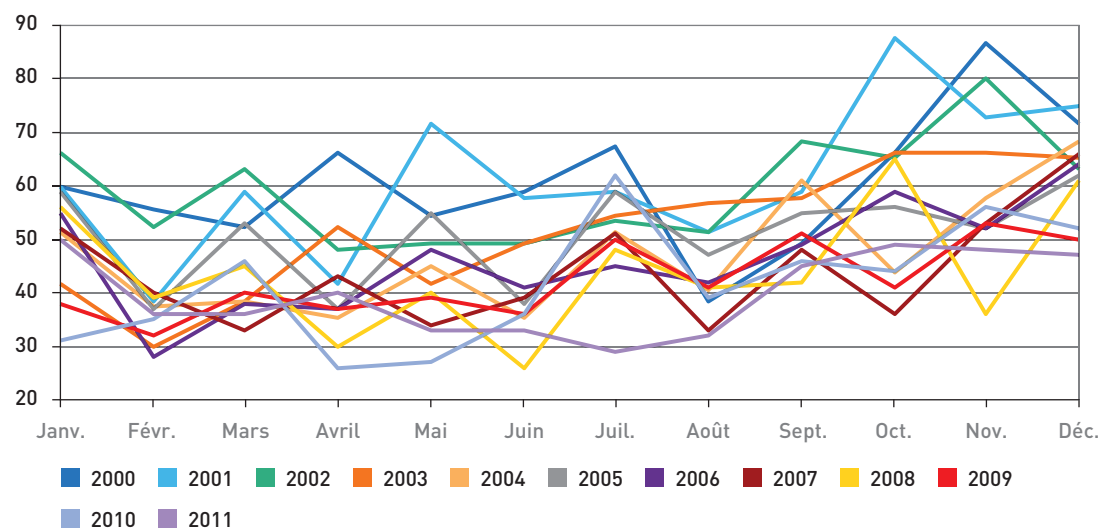


↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS SELON LE MOIS

|                   |                      | Janv.  | Févr.   | Mars    | Avril   | Mai    | Juin   | Juil.   | Août    | Sept.  | Oct.   | Nov.    | Déc.   |
|-------------------|----------------------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|---------|--------|
| 2000              | Personnes tuées      | 60     | 56      | 52      | 66      | 55     | 59     | 67      | 38      | 49     | 66     | 87      | 72     |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2001              | Personnes tuées      | 60     | 38      | 59      | 42      | 72     | 58     | 59      | 51      | 59     | 88     | 73      | 75     |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2002              | Personnes tuées      | 66     | 52      | 63      | 48      | 49     | 49     | 53      | 51      | 68     | 65     | 80      | 63     |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2003              | Personnes tuées      | 42     | 30      | 38      | 52      | 42     | 49     | 55      | 57      | 58     | 66     | 66      | 65     |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2004              | Personnes tuées      | 51     | 37      | 38      | 35      | 45     | 35     | 51      | 41      | 61     | 44     | 58      | 68     |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2005              | Personnes tuées      | 59     | 37      | 53      | 37      | 55     | 38     | 59      | 47      | 55     | 56     | 52      | 62     |
|                   | Blessés hospitalisés | 200    | 112     | 153     | 144     | 182    | 168    | 191     | 195     | 198    | 221    | 237     | 230    |
| 2006              | Personnes tuées      | 55     | 28      | 38      | 37      | 48     | 41     | 45      | 42      | 49     | 59     | 52      | 64     |
|                   | Blessés hospitalisés | 175    | 162     | 153     | 181     | 178    | 198    | 178     | 175     | 222    | 212    | 238     | 259    |
| 2007              | Personnes tuées      | 52     | 40      | 33      | 43      | 34     | 39     | 51      | 33      | 48     | 36     | 53      | 66     |
|                   | Blessés hospitalisés | 187    | 173     | 168     | 160     | 169    | 188    | 215     | 176     | 184    | 224    | 196     | 241    |
| 2008              | Personnes tuées      | 56     | 39      | 45      | 30      | 40     | 26     | 48      | 41      | 42     | 65     | 36      | 61     |
|                   | Blessés hospitalisés | 188    | 164     | 151     | 172     | 148    | 158    | 167     | 161     | 164    | 199    | 188     | 228    |
| 2009              | Personnes tuées      | 38     | 32      | 40      | 37      | 39     | 36     | 50      | 41      | 51     | 41     | 53      | 50     |
|                   | Blessés hospitalisés | 201    | 141     | 140     | 148     | 157    | 176    | 165     | 149     | 207    | 229    | 217     | 207    |
| 2010              | Personnes tuées      | 31     | 35      | 46      | 26      | 27     | 36     | 62      | 39      | 46     | 44     | 56      | 52     |
|                   | Blessés hospitalisés | 156    | 125     | 130     | 186     | 157    | 182    | 173     | 161     | 196    | 184    | 178     | 181    |
| 2011              | Personnes tuées      | 50     | 36      | 36      | 40      | 33     | 33     | 29      | 32      | 45     | 49     | 48      | 47     |
|                   | Blessés hospitalisés | 163    | 111     | 134     | 151     | 195    | 142    | 167     | 164     | 208    | 193    | 180     | 188    |
| Moy.<br>2000-2011 | Personnes tuées      | 52     | 38      | 45      | 41      | 45     | 42     | 52      | 43      | 53     | 57     | 59      | 62     |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| %<br>par mois     | Personnes tuées      | 8,8 %  | 6,5 %   | 7,7 %   | 7 %     | 7,6 %  | 7,1 %  | 8,9 %   | 7,3 %   | 8,9 %  | 9,6 %  | 10,1 %  | 10,5 % |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND      | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| Var.<br>2011/2010 | Personnes tuées      | 61,3 % | 2,9 %   | -21,7 % | 53,8 %  | 22,2 % | -8,3 % | -53,2 % | -17,9 % | -2,2 % | 11,4 % | -14,3 % | -9,6 % |
|                   | Blessés hospitalisés | 4,5 %  | -11,2 % | 3,1 %   | -18,8 % | 24,2 % | -22 %  | -3,5 %  | 1,9 %   | 6,1 %  | 4,9 %  | 1,1 %   | 3,9 %  |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DE 75 ANS ET PLUS SELON LES MOIS



Le jour de la semaine où la mortalité des 75 ans et plus est la plus forte est le vendredi (16,6 % de la mortalité en moyenne, soit un écart de 2,3 points par référence au poids moyen d'un jour de la semaine (1/7 = 14,3 %).

La mortalité est la plus faible les samedis et dimanches (respectivement 12,5 % et 11,5 %).

En 2011, le nombre de personnes tuées est en hausse de + 19 % le dimanche, mais ce jour reste encore celui où la mortalité des 75 ans et plus est la plus faible (68 décès).

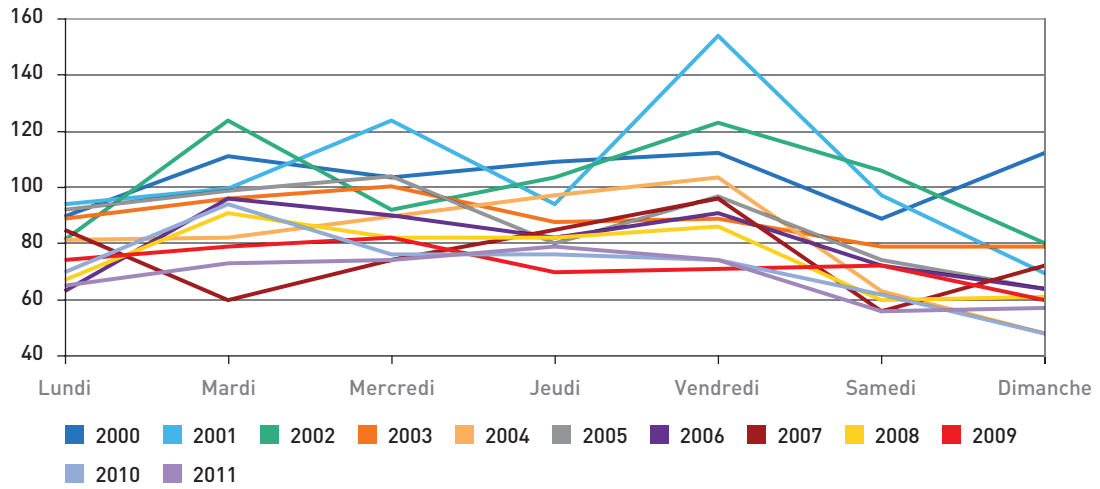
↓ ANNÉES 2000 À 2011 - VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS SELON LE JOUR

| Année                       | Lundi         |              | Mardi          |               | Mercredi      |               | Jeudi         |              | Vendredi      |               | Samedi        |              | Dimanche      |               |
|-----------------------------|---------------|--------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
|                             | Tués          | BH           | Tués           | BH            | Tués          | BH            | Tués          | BH           | Tués          | BH            | Tués          | BH           | Tués          | BH            |
| 2000                        | 90            | ND           | 111            | ND            | 104           | ND            | 109           | ND           | 112           | ND            | 89            | ND           | 112           | ND            |
| 2001                        | 94            | ND           | 99             | ND            | 124           | ND            | 94            | ND           | 154           | ND            | 97            | ND           | 69            | ND            |
| 2002                        | 81            | ND           | 124            | ND            | 92            | ND            | 104           | ND           | 123           | ND            | 106           | ND           | 80            | ND            |
| 2003                        | 89            | ND           | 96             | ND            | 100           | ND            | 88            | ND           | 89            | ND            | 79            | ND           | 79            | ND            |
| 2004                        | 81            | ND           | 82             | ND            | 90            | ND            | 97            | ND           | 104           | ND            | 63            | ND           | 48            | ND            |
| 2005                        | 92            | 291          | 99             | 357           | 104           | 343           | 80            | 340          | 97            | 362           | 74            | 294          | 64            | 244           |
| 2006                        | 63            | 317          | 96             | 348           | 90            | 356           | 82            | 392          | 91            | 381           | 72            | 305          | 64            | 232           |
| 2007                        | 85            | 306          | 60             | 357           | 74            | 322           | 85            | 352          | 96            | 363           | 56            | 315          | 72            | 266           |
| 2008                        | 67            | 243          | 91             | 318           | 82            | 316           | 82            | 310          | 86            | 349           | 60            | 327          | 61            | 225           |
| 2009                        | 74            | 293          | 79             | 314           | 82            | 304           | 70            | 335          | 71            | 373           | 72            | 299          | 60            | 219           |
| 2010                        | 70            | 263          | 94             | 307           | 76            | 320           | 76            | 294          | 74            | 356           | 62            | 232          | 48            | 237           |
| 2011                        | 65            | 266          | 73             | 293           | 74            | 312           | 79            | 315          | 74            | 343           | 56            | 242          | 57            | 225           |
| <b>Moy.</b><br>2000-2011    | <b>79</b>     | <b>ND</b>    | <b>92</b>      | <b>ND</b>     | <b>91</b>     | <b>ND</b>     | <b>87</b>     | <b>ND</b>    | <b>98</b>     | <b>ND</b>     | <b>74</b>     | <b>ND</b>    | <b>68</b>     | <b>ND</b>     |
| <b>%</b><br><b>par jour</b> | <b>13,5 %</b> | <b>ND</b>    | <b>15,6 %</b>  | <b>ND</b>     | <b>15,5 %</b> | <b>ND</b>     | <b>14,8 %</b> | <b>ND</b>    | <b>16,6 %</b> | <b>ND</b>     | <b>12,5 %</b> | <b>ND</b>    | <b>11,5 %</b> | <b>ND</b>     |
| <b>Var.</b><br>2011/2010    | <b>-7,1 %</b> | <b>1,1 %</b> | <b>-22,3 %</b> | <b>-4,6 %</b> | <b>-2,6 %</b> | <b>-2,5 %</b> | <b>3,9 %</b>  | <b>7,1 %</b> | <b>0 %</b>    | <b>-3,7 %</b> | <b>-9,7 %</b> | <b>4,3 %</b> | <b>18,8 %</b> | <b>-5,1 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

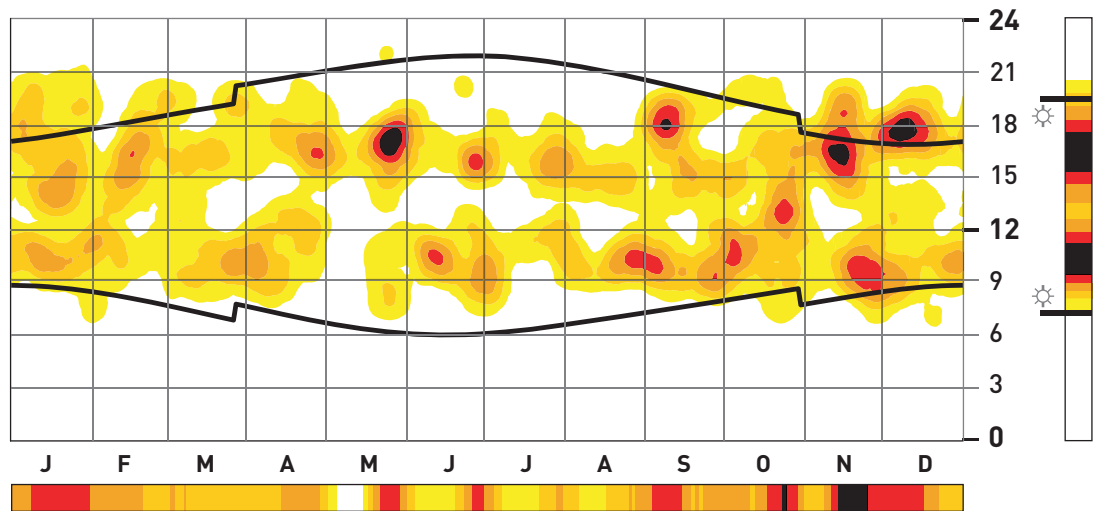
↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS SELON LE JOUR

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



La répartition par horaire de la mortalité fournie par le graphe<sup>76</sup> ci-après fait apparaître une mortalité de 75 ans et plus concentrée en milieu de matinée (de 9 heures à 12 heures) et en fin d'après-midi (de 15 heures à 19 heures), plus spécialement lors des mois de novembre et décembre (où l'on retrouve des ultrapointes caractéristiques de la fraction piétons, pour ce qui est du début de soirée). Par ailleurs, la mortalité des 75 ans et plus est quasi nulle en pleine nuit (et, rappelons-le, cela ne reflète que leur mobilité [piétonne et routière] quasi nulle de nuit).

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



| Tués/heure | 0,01 | 0,08 | 0,13 | 0,19 | 0,24 | 0,29 | Moy. 0,05  |
|------------|------|------|------|------|------|------|------------|
| Tués       | 64   | 145  | 144  | 84   | 32   | 9    | Tot. 478   |
| % tués     | 13 % | 30 % | 30 % | 17 % | 7 %  | 2 %  | Tot. 100 % |
| % année    | 60 % | 20 % | 12 % | 5 %  | 2 %  | 0 %  | Tot. 100 % |

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 478 tués/an, soit 0,05 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>76</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaborations de ce graphe et les modalités de lecture. Voir annexe du Bilan qui explique la méthode de construction de ce graphe et fournit des indications sur la bonne façon de le lire.

*La responsabilité présumée<sup>77</sup> des conducteurs de 75 ans et plus dans les accidents corporels*

Seule l'analyse de l'évolution des responsabilités présumées des piétons, des cyclistes et des automobilistes de 75 ans et plus est rendue possible au plan statistique, les effectifs des autres catégories étant trop réduits.

En 2011, le niveau de responsabilité présumée des 75 ans et plus impliqués dans les accidents corporels en tant que piétons ou cyclistes est inférieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (9 % pour les piétons de 75 ans et plus contre 18 % pour l'ensemble et 28 % pour les cyclistes de 75 ans et plus contre 31 % pour l'ensemble).

Lorsqu'ils sont automobilistes présents dans les accidents corporels, la responsabilité présumée des 75 ans et plus est par contre atypiquement élevée (+ 30 % par rapport à l'ensemble des classes d'âge).

Depuis 2004, la responsabilité présumée des 75 ans et plus est globalement en baisse (45 % en 2004 contre 43 % en 2011). Cette baisse globale résulte des baisses conjointes enregistrées pour les piétons (13 % en 2004 contre 9,4 % en 2011) et pour les conducteurs de voitures de tourisme (66 % en 2004 contre 63 % en 2011).

En revanche, par rapport à 2010, on constate une baisse de la responsabilité présumée des 75 ans et plus en tant que piétons et cyclistes.

<sup>77</sup> Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité (ou de coresponsabilité) évaluée à chaud par les forces de l'ordre qui sont intervenues sur la scène de l'accident et consignée dans la fiche BAAC. Cette information précoce ne préjuge ni des conclusions finales de l'enquête ni des condamnations qui pourront être prononcées ensuite.

Par ailleurs, dans un cas sur quatre en moyenne, les forces de l'ordre ne sont pas en mesure, du moins au niveau du BAAC, d'imputer à un ou plusieurs usagers la responsabilité de l'accident (en l'absence d'infractions caractérisées, ou parce que d'autres facteurs externes ont joué comme un incident mécanique ou le mauvais état de la voirie).

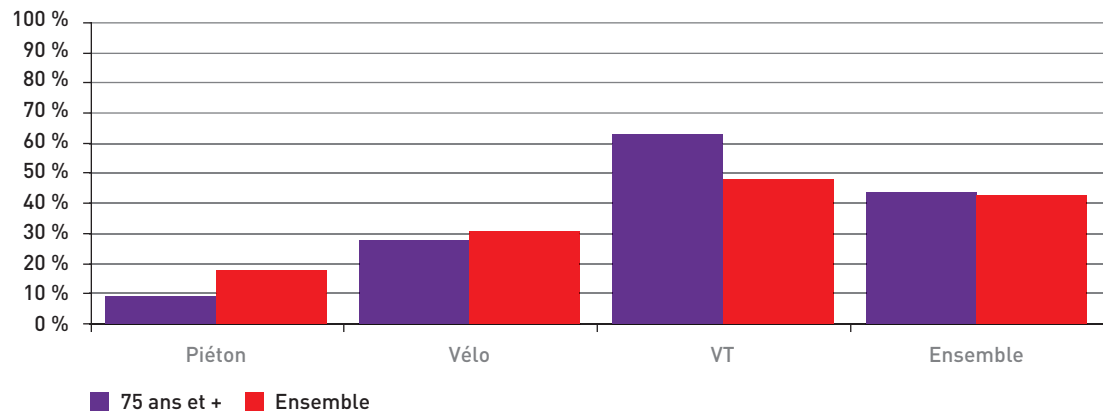
L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année             | Piét.     |       |      | Vélo      |       |      | Cyclo     |        |      | Moto      |       |      | VT        |       |      | Autres    |       |      | Total     |       |      |
|-------------------|-----------|-------|------|-----------|-------|------|-----------|--------|------|-----------|-------|------|-----------|-------|------|-----------|-------|------|-----------|-------|------|
|                   | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp.  | %    | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp. | %    | Non resp. | Resp. | %    |
| 2000              | 2 013     | 415   | 17,1 | 207       | 37    | 15,2 | 89        | 25     | 21,9 | 11        | 5     | 31,3 | 2 831     | 1 339 | 32,1 | 65        | 19    | 22,6 | 5 216     | 1 840 | 26,1 |
| 2001              | 1 962     | 379   | 16,2 | 201       | 53    | 20,9 | 85        | 30     | 26,1 | 15        | 10    | 40   | 2 943     | 1 363 | 31,7 | 69        | 19    | 21,6 | 5 275     | 1 854 | 26   |
| 2002              | 2 043     | 280   | 12,1 | 190       | 35    | 15,6 | 56        | 16     | 22,2 | 16        | 12    | 42,9 | 2 694     | 1 228 | 31,3 | 68        | 24    | 26,1 | 5 067     | 1 595 | 23,9 |
| 2003              | 1 791     | 225   | 11,2 | 174       | 38    | 17,9 | 76        | 18     | 19,1 | 16        | 5     | 23,8 | 2 334     | 1 100 | 32   | 73        | 28    | 27,7 | 4 464     | 1 414 | 24,1 |
| 2004              | 1 847     | 270   | 12,8 | 153       | 60    | 28,2 | 45        | 46     | 50,5 | 17        | 11    | 39,3 | 1 162     | 2 222 | 65,7 | 20        | 52    | 72,2 | 3 244     | 2 661 | 45,1 |
| 2005              | 1 801     | 213   | 10,6 | 131       | 72    | 35,5 | 40        | 34     | 45,9 | 15        | 12    | 44,4 | 1 218     | 2 205 | 64,4 | 28        | 41    | 59,4 | 3 233     | 2 577 | 44,4 |
| 2006              | 1 870     | 196   | 9,5  | 155       | 64    | 29,2 | 37        | 31     | 45,6 | 12        | 7     | 36,8 | 1 178     | 2 055 | 63,6 | 48        | 100   | 67,6 | 3 300     | 2 453 | 42,6 |
| 2007              | 1 894     | 183   | 8,8  | 128       | 55    | 30,1 | 36        | 27     | 42,9 | 23        | 13    | 36,1 | 1 315     | 2 105 | 61,5 | 48        | 96    | 66,7 | 3 444     | 2 479 | 41,9 |
| 2008              | 1 788     | 158   | 8,1  | 144       | 61    | 29,8 | 26        | 29     | 52,7 | 13        | 10    | 43,5 | 1 116     | 1 999 | 64,2 | 48        | 118   | 71,1 | 3 135     | 2 375 | 43,1 |
| 2009              | 1 802     | 166   | 8,4  | 170       | 58    | 25,4 | 37        | 32     | 46,4 | 17        | 12    | 41,4 | 1 264     | 2 012 | 61,4 | 51        | 133   | 72,3 | 3 341     | 2 413 | 41,9 |
| 2010              | 1 611     | 178   | 9,9  | 138       | 59    | 29,9 | 28        | 16     | 36,4 | 18        | 12    | 40   | 1 133     | 1 912 | 62,8 | 48        | 100   | 67,6 | 2 976     | 2 277 | 43,3 |
| 2011              | 1 646     | 171   | 9,4  | 154       | 59    | 27,7 | 19        | 14     | 42,4 | 14        | 15    | 51,7 | 1 153     | 1 971 | 63,1 | 42        | 94    | 69,1 | 3 028     | 2 324 | 43,4 |
| Var.<br>2011/2010 | 2,2%      | -3,9% | -5,4 | 11,6%     | 0%    | -7,5 | -32,1%    | -12,5% | 16,7 | -22,2%    | 25%   | 29,3 | 1,8%      | 3,1%  | 0,5% | -12,5%    | -6%   | 2,3  | 1,7%      | 2,1%  | 0,2  |

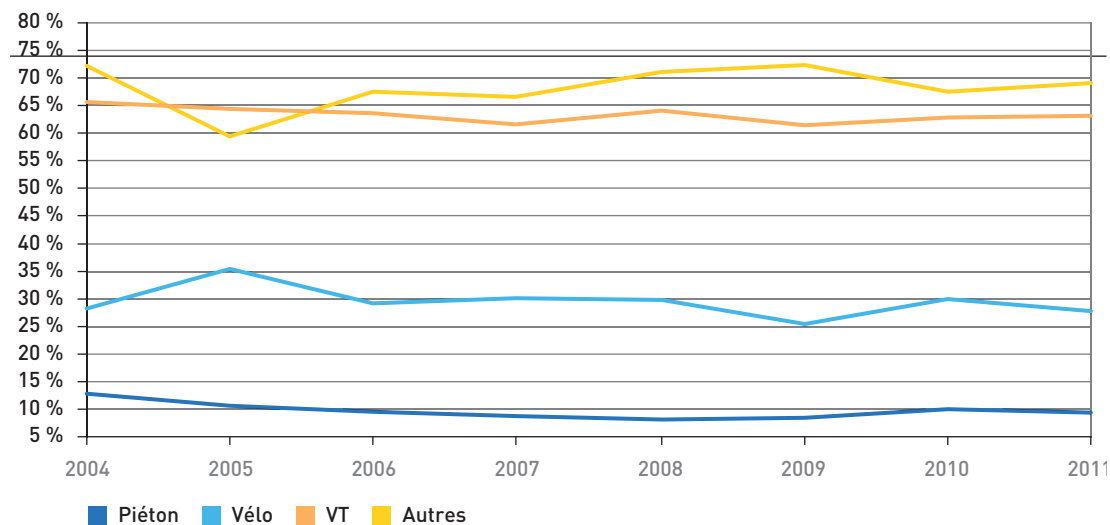
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE – PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE -  
PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR,  
fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de 75 ans et plus dans les accidents corporels

La présence d'alcool dans les accidents corporels chez les conducteurs de 75 ans et plus est rare.

En 2011, pour les conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans des accidents corporels, le taux de conducteurs avec une alcoolémie positive parmi les conducteurs de 75 ans et plus testés est de 1,3 %, à comparer au 6,2 % de l'ensemble des conducteurs.

Depuis 2000, ce taux n'enregistre aucune véritable variation (à la hausse comme à la baisse).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – CONDUCTEURS DE 75 ANS ET PLUS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année             | Vélos  |        |        |      | Cyclos |        |        |      | Motos  |        |        |     | VT    |        |        |       | Autres |        |        |     |     |
|-------------------|--------|--------|--------|------|--------|--------|--------|------|--------|--------|--------|-----|-------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|-----|-----|
|                   | Ind.   | Alc. + | Alc. - | %    | Ind.   | Alc. + | Alc. - | %    | Ind.   | Alc. + | Alc. - | %   | Ind.  | Alc. + | Alc. - | %     | Ind.   | Alc. + | Alc. - | %   |     |
| 2000              | 56     | 188    | 0      |      | 24     | 1      | 89     | 1,1  | 4      |        | 12     | 0   |       | 423    | 50     | 3 697 | 1,3    | 8      | 3      | 73  | 3,9 |
| 2001              | 56     | 198    | 0      |      | 21     | 3      | 91     | 3,2  | 3      |        | 22     | 0   |       | 458    | 32     | 3 816 | 0,8    | 16     | 2      | 70  | 2,8 |
| 2002              | 51     | 2      | 172    | 1,1  | 20     |        | 52     | 0    | 9      |        | 19     | 0   |       | 461    | 44     | 3 417 | 1,3    | 11     | 4      | 77  | 4,9 |
| 2003              | 61     | 3      | 148    | 2    | 26     | 3      | 65     | 4,4  | 5      | 1      | 15     | 6,3 |       | 426    | 27     | 2 981 | 0,9    | 17     | 1      | 83  | 1,2 |
| 2004              | 66     | 1      | 146    | 0,7  | 19     | 3      | 69     | 4,2  | 11     |        | 17     | 0   |       | 518    | 20     | 2 846 | 0,7    | 10     | 2      | 60  | 3,2 |
| 2005              | 46     | 1      | 156    | 0,6  | 14     |        | 60     | 0    | 9      |        | 18     | 0   |       | 396    | 36     | 2 991 | 1,2    | 11     | 2      | 56  | 3,4 |
| 2006              | 48     | 3      | 168    | 1,8  | 14     |        | 54     | 0    | 7      | 1      | 11     | 8,3 |       | 356    | 31     | 2 846 | 1,1    | 10     | 2      | 136 | 1,4 |
| 2007              | 42     |        | 141    | 0    | 14     | 4      | 45     | 8,2  | 6      |        | 30     | 0   |       | 350    | 39     | 3 031 | 1,3    | 13     | 3      | 128 | 2,3 |
| 2008              | 53     | 1      | 151    | 0,7  | 9      | 1      | 45     | 2,2  | 2      |        | 21     | 0   |       | 347    | 39     | 2 729 | 1,4    | 16     | 1      | 149 | 0,7 |
| 2009              | 42     | 1      | 185    | 0,5  | 10     | 2      | 57     | 3,4  | 9      | 2      | 18     | 10  |       | 345    | 35     | 2 896 | 1,2    | 18     | 8      | 158 | 4,8 |
| 2010              | 58     | 1      | 138    | 0,7  | 6      | 2      | 36     | 5,3  | 7      | 0      | 23     | 0   |       | 277    | 31     | 2 738 | 1,1    | 16     | 2      | 131 | 1,5 |
| 2011              | 41     | 0      | 172    | 0    | 4      | 0      | 29     | 0    | 1      | 0      | 28     | 0   |       | 330    | 36     | 2 758 | 1,3    | 25     | 4      | 107 | 3,6 |
| Var.<br>2011/2010 | -29,3% | NS     | 24,6%  | -100 | -33,3% | NS     | -19,4% | -100 | -85,7% | ND     | 21,7%  | ND  | 19,1% | 16,1%  | 0,7%   | 15,1  | 56,3%  | NS     | -18,3% | NS  |     |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ind. : conducteurs au taux d'alcool indéterminé. – Alc + : conducteurs au taux d'alcool positif. – Alc - : conducteurs au taux d'alcool négatif.

## Hommes versus femmes

### Bilan général de l'accidentalité des hommes versus femmes

Voir sous-chapitre précédent sur « L'accidentalité hommes versus femmes »

### Les modes de déplacements dans l'accidentalité : hommes versus femmes

La mortalité routière des femmes est bien différente de celle des hommes. Elle traduit en grande partie une mobilité différente.

En 2011, la part de la mortalité routière des femmes dans une automobile est 65 % (47 % pour les hommes).

Les femmes se déplacent très peu en motocyclette, leur mortalité sur ces véhicules est de 5 % à comparer à celle des hommes (24 %).

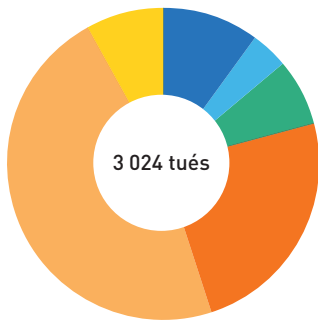
Par contre, il est probable que les femmes effectuent davantage de déplacements à pied que les hommes, ce qui se traduit par une mortalité en tant que piéton de 22 % contre 10 % pour les hommes.

Une surreprésentation masculine dans la mortalité ressort dans tous les modes de déplacement (76 % tous modes confondus) et plus particulièrement pour les deux-roues motorisés : la part des hommes dans la mortalité en motocyclette est de 94 %, celle en cyclomoteur de 92 %.

C'est parmi la mortalité des piétons que la part des femmes est la plus importante (39 % en 2011) dont une majorité parmi les 65 ans et plus (voir le chapitre sur les classes d'âge 65-74 ans et 75 ans et plus).

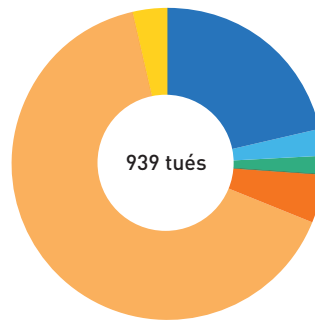
Depuis 2000, les motocyclistes hommes ou femmes et les piétons femmes ont le moins bénéficié de la baisse de la mortalité, avec des progrès inférieurs de plus de la moitié à la baisse générale (respectivement 20 %, 20 % et 22 %). À l'opposé, les cyclomotoristes femmes (peut-être par abandon de ce mode de déplacement), les conducteurs de voiture de tourisme hommes et, dans une moindre mesure, les conducteurs de voiture de tourisme femme ont le plus bénéficié de la baisse de la mortalité enregistrée depuis 2000 avec respectivement (- 68 %, - 62 % et - 59 %).

↓ ANNÉE 2011 - HOMMES TUÉS  
PAR CATÉGORIE D'USAGERS



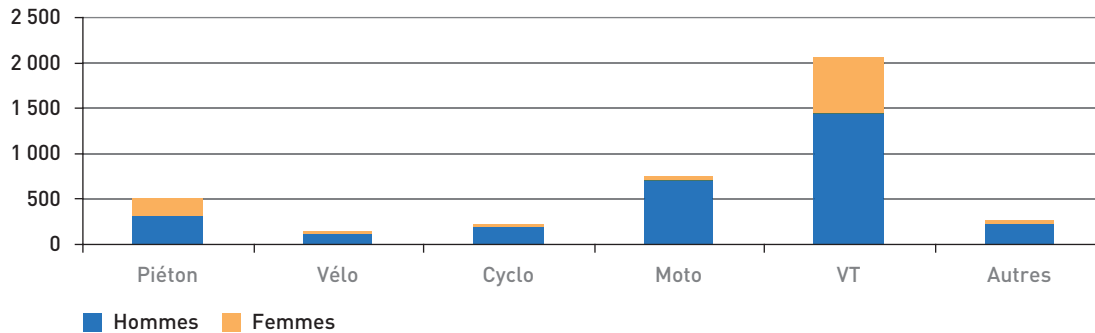
■ Piéton 10 % ■ Vélo 4 % ■ Cyclo 7 %  
■ Moto 24 % ■ VT 47 % ■ Autres 8 %

↓ ANNÉE 2011 - FEMMES TUÉES  
PAR CATÉGORIES D'USAGERS



■ Piéton 21,5 % ■ Vélo 2,7 % ■ Cyclo 2 %  
■ Moto 5 % ■ VT 65,2 % ■ Autres 3,6 %

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE



Source : ONISR, fichier des accidents.



## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES ET LES FEMMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

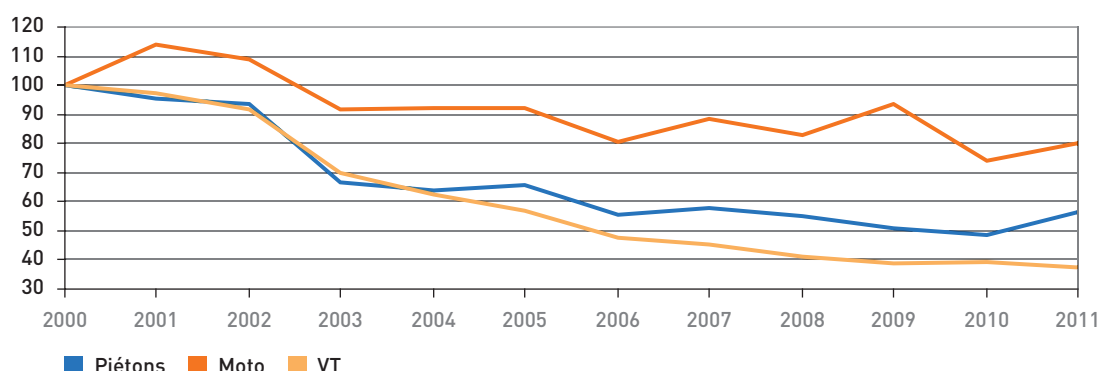
|                   |          | Piétons |       | Vélos |       | Cyclos |       | Motos |       | VT    |        | Autres |        |
|-------------------|----------|---------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
|                   |          | Tués    | BH    | Tués  | BH    | Tués   | BH    | Tués  | BH    | Tués  | BH     | Tués   | BH     |
| 2000              | Hommes   | 560     | ND    | 228   | ND    | 402    | ND    | 888   | ND    | 3 866 | ND     | 253    | ND     |
|                   | Femmes   | 288     | ND    | 45    | ND    | 59     | ND    | 59    | ND    | 1 486 | ND     | 37     | ND     |
|                   | Ensemble | 848     | ND    | 273   | ND    | 461    | ND    | 947   | ND    | 5 351 | ND     | 291    | ND     |
| 2001              | Hommes   | 536     | ND    | 207   | ND    | 412    | ND    | 1 012 | ND    | 3 751 | ND     | 254    | ND     |
|                   | Femmes   | 296     | ND    | 51    | ND    | 44     | ND    | 68    | ND    | 1 592 | ND     | 29     | ND     |
|                   | Ensemble | 832     | ND    | 259   | ND    | 455    | ND    | 1 081 | ND    | 5 343 | ND     | 283    | ND     |
| 2002              | Hommes   | 525     | ND    | 199   | ND    | 355    | ND    | 967   | ND    | 3 545 | ND     | 261    | ND     |
|                   | Femmes   | 351     | ND    | 27    | ND    | 36     | ND    | 73    | ND    | 1 375 | ND     | 29     | ND     |
|                   | Ensemble | 876     | ND    | 226   | ND    | 391    | ND    | 1 040 | ND    | 4 920 | ND     | 290    | ND     |
| 2003              | Hommes   | 374     | ND    | 173   | ND    | 354    | ND    | 815   | ND    | 2 708 | ND     | 251    | ND     |
|                   | Femmes   | 259     | ND    | 30    | ND    | 44     | ND    | 55    | ND    | 1 013 | ND     | 51     | ND     |
|                   | Ensemble | 633     | ND    | 203   | ND    | 398    | ND    | 869   | ND    | 3 721 | ND     | 303    | ND     |
| 2004              | Hommes   | 358     | ND    | 138   | ND    | 314    | ND    | 818   | ND    | 2 415 | ND     | 186    | ND     |
|                   | Femmes   | 230     | ND    | 41    | ND    | 29     | ND    | 52    | ND    | 991   | ND     | 21     | ND     |
|                   | Ensemble | 588     | ND    | 179   | ND    | 343    | ND    | 870   | ND    | 3 406 | ND     | 207    | ND     |
| 2005              | Hommes   | 369     | 2 878 | 146   | 1 321 | 308    | 4 633 | 817   | 6 517 | 2 193 | 10 709 | 171    | 1 048  |
|                   | Femmes   | 266     | 2 830 | 34    | 346   | 48     | 800   | 64    | 869   | 872   | 7 589  | 30     | 271    |
|                   | Ensemble | 635     | 5 708 | 180   | 1 667 | 356    | 5 433 | 881   | 7 386 | 3 065 | 18 298 | 201    | 1 319  |
| 2006              | Hommes   | 310     | 2 643 | 150   | 1 346 | 290    | 4 936 | 716   | 6 166 | 1 838 | 10 230 | 250    | 1 878  |
|                   | Femmes   | 225     | 2 880 | 31    | 399   | 27     | 952   | 53    | 762   | 788   | 7 854  | 31     | 616    |
|                   | Ensemble | 535     | 5 523 | 181   | 1 745 | 317    | 5 888 | 769   | 6 928 | 2 626 | 18 084 | 281    | 2 494  |
| 2007              | Hommes   | 324     | 2 559 | 109   | 1 247 | 303    | 4 957 | 787   | 6 398 | 1 743 | 9 342  | 236    | 1 608  |
|                   | Femmes   | 237     | 2 751 | 33    | 367   | 22     | 973   | 43    | 773   | 721   | 7 144  | 62     | 496    |
|                   | Ensemble | 561     | 5 310 | 142   | 1 614 | 325    | 5 930 | 830   | 7 171 | 2 464 | 16 486 | 298    | 2 104  |
| 2008              | Hommes   | 308     | 2 473 | 120   | 1 205 | 263    | 4 511 | 738   | 6 181 | 1 584 | 8 041  | 249    | 1 492  |
|                   | Femmes   | 240     | 2 566 | 28    | 354   | 28     | 880   | 57    | 692   | 621   | 6 086  | 39     | 484    |
|                   | Ensemble | 548     | 5 039 | 148   | 1 559 | 291    | 5 391 | 795   | 6 873 | 2 205 | 14 127 | 288    | 1 976  |
| 2009              | Hommes   | 284     | 2 336 | 129   | 1 187 | 274    | 4 094 | 832   | 6 022 | 1 493 | 7 640  | 220    | 1 381  |
|                   | Femmes   | 212     | 2 453 | 33    | 367   | 25     | 735   | 56    | 720   | 667   | 5 954  | 48     | 434    |
|                   | Ensemble | 496     | 4 789 | 162   | 1 554 | 299    | 4 829 | 888   | 6 742 | 2 160 | 13 594 | 268    | 1 815  |
| 2010              | Hommes   | 273     | 2 223 | 120   | 1 057 | 219    | 3 468 | 660   | 5 403 | 1 516 | 6 953  | 251    | 1 305  |
|                   | Femmes   | 212     | 2 361 | 27    | 304   | 29     | 632   | 44    | 720   | 601   | 5 501  | 40     | 466    |
|                   | Ensemble | 485     | 4 584 | 147   | 1 361 | 248    | 4 100 | 704   | 6 123 | 2 117 | 12 454 | 291    | 1 771  |
| 2011              | Hommes   | 317     | 2 205 | 116   | 1 084 | 201    | 3 135 | 713   | 5 552 | 1 450 | 6 989  | 227    | 1 202  |
|                   | Femmes   | 202     | 2 388 | 25    | 334   | 19     | 575   | 47    | 727   | 612   | 5 147  | 34     | 341    |
|                   | Ensemble | 519     | 4 593 | 141   | 1 418 | 220    | 3 710 | 760   | 6 279 | 2 062 | 12 136 | 261    | 1 543  |
| Var.<br>2011/2010 | Hommes   | 16,1%   | -0,8% | -3,3% | 2,6%  | -8,2%  | -9,6% | 8%    | 2,8%  | -4,4% | 0,5%   | -9,6%  | -7,9%  |
|                   | Femmes   | -4,7%   | 1,1%  | -7,4% | 9,9%  | -34,5% | -9%   | 6,8%  | 1%    | 1,8%  | -6,4%  | -15%   | -26,8% |
|                   | Ensemble | 7%      | 0,2%  | -4,1% | 4,2%  | -11,3% | -9,5% | 8%    | 2,5%  | -2,6% | -2,6%  | -10,3% | -12,9% |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

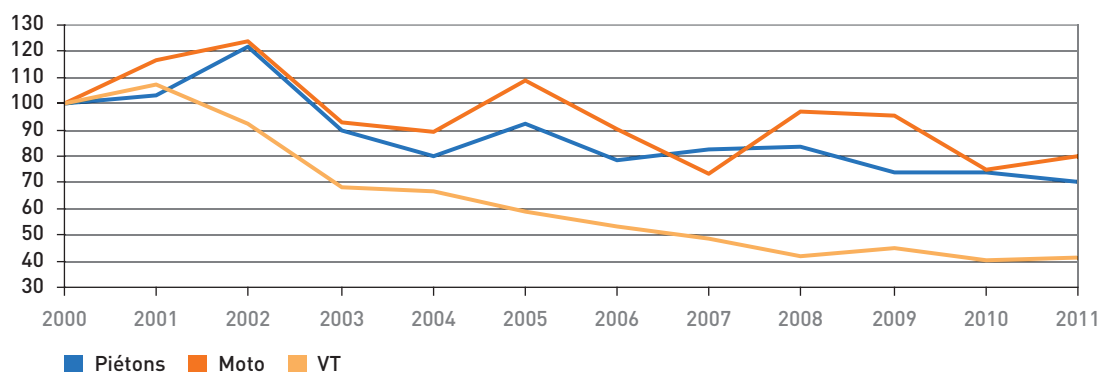
Les effectifs de la mortalité des femmes à bicyclette, en cyclomoteur et avec les « autres modes » étant trop réduits, seule l'analyse de l'évolution sur le long terme de la mortalité des piétons, des motocyclistes et des automobilistes est possible.

En 2011, par rapport à 2000, la baisse globale de la mortalité des femmes est supérieure à celle des hommes (respectivement - 52 % contre - 51 %). Pourtant, selon les principaux modes de déplacement (piéton, motocyclette et automobile), les baisses sont généralement en faveur des hommes. Pour les piétons, la baisse de la mortalité des hommes est de - 43 % contre - 30 % pour les femmes. Pour les automobilistes, la baisse de la mortalité des hommes est de - 62 % contre - 59 % pour les femmes. En motocyclette, la baisse de la mortalité est équivalente entre les hommes et les femmes (- 20 % pour chacun des deux sexes).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES HOMMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES FEMMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

*Les classes d'âge dans l'accidentalité : hommes versus femmes*

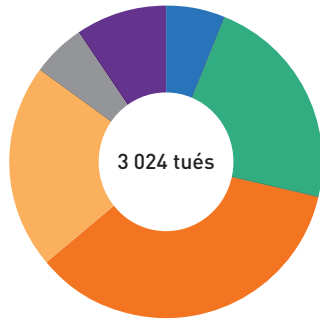
En 2011, seule la part des femmes décédées entre 45 et 64 ans et celles des moins de 18 ans sont équivalentes à celle des hommes (pour les 45-64 ans : 21 % pour les hommes et 22 % pour les femmes ; pour les moins de 18 ans : 6,3 % pour les hommes et 8,8 % pour les femmes).

Entre 18 et 44 ans, la part des femmes est inférieure à celle des hommes notamment chez les 25-44 ans (36 % pour les hommes contre 21 % pour les femmes).

À l'opposé, pour les 65 ans et plus, la part de la mortalité des femmes est deux fois plus forte que celle des hommes).

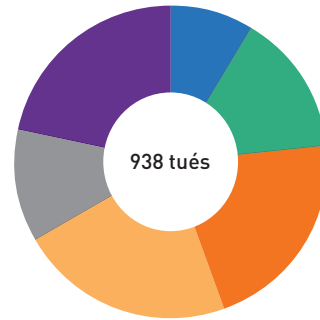
Quelle que soit la classe d'âge retenue, la part de la mortalité des femmes n'excède jamais celle des hommes. La part des femmes est maximale pour la mortalité des 75 ans et plus (42 %). Elle est au minimum (30 %) chez les moins de 18 ans.

↓ ANNÉE 2011 - HOMMES TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE



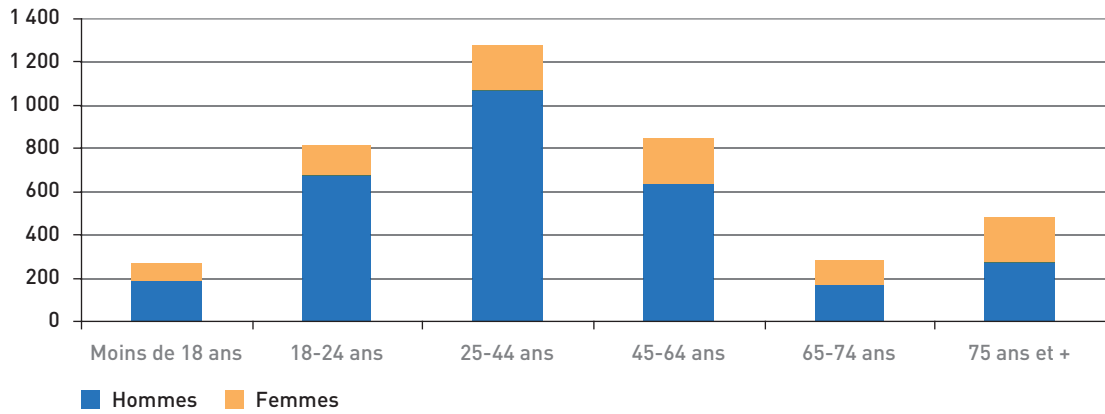
|           |           |             |
|-----------|-----------|-------------|
| 0-17 ans  | 18-24 ans | 25-44 ans   |
| 6,3 %     | 22,4 %    | 35,5 %      |
| 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + |
| 21,2 %    | 5,6 %     | 9,2 %       |

↓ ANNÉE 2011 - FEMMES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE



|           |           |             |
|-----------|-----------|-------------|
| 0-17 ans  | 18-24 ans | 25-44 ans   |
| 8,8 %     | 14,6 %    | 21,2 %      |
| 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + |
| 22,1 %    | 11,8 %    | 21,4 %      |

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE SELON LE SEXE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES ET LES FEMMES PAR CLASSE D'ÂGE

| Année             |          | Ind.    |          | Moins de 18 ans |         | 18-24 ans |         | 25-44 ans |         | 45-64 ans |       | 65-74 ans |       | 75 ans et + |         |
|-------------------|----------|---------|----------|-----------------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|-------|-----------|-------|-------------|---------|
|                   |          | Tués    | BH       | Tués            | BH      | Tués      | BH      | Tués      | BH      | Tués      | BH    | Tués      | BH    | Tués        | BH      |
| 2000              | Hommes   | 127     | ND       | 501             | ND      | 1 400     | ND      | 2 176     | ND      | 1 121     | ND    | 412       | ND    | 459         | ND      |
|                   | Femmes   | 15      | ND       | 219             | ND      | 345       | ND      | 520       | ND      | 387       | ND    | 219       | ND    | 268         | ND      |
|                   | Ensemble | 142     | ND       | 721             | ND      | 1 746     | ND      | 2 696     | ND      | 1 508     | ND    | 631       | ND    | 727         | ND      |
| 2001              | Hommes   | 75      | ND       | 463             | ND      | 1 482     | ND      | 2 206     | ND      | 1 096     | ND    | 401       | ND    | 450         | ND      |
|                   | Femmes   | 13      | ND       | 216             | ND      | 363       | ND      | 551       | ND      | 412       | ND    | 244       | ND    | 282         | ND      |
|                   | Ensemble | 88      | ND       | 679             | ND      | 1 845     | ND      | 2 757     | ND      | 1 507     | ND    | 645       | ND    | 732         | ND      |
| 2002              | Hommes   | 74      | ND       | 397             | ND      | 1 357     | ND      | 2 144     | ND      | 1 079     | ND    | 392       | ND    | 409         | ND      |
|                   | Femmes   | 17      | ND       | 180             | ND      | 313       | ND      | 459       | ND      | 371       | ND    | 250       | ND    | 300         | ND      |
|                   | Ensemble | 91      | ND       | 576             | ND      | 1 670     | ND      | 2 603     | ND      | 1 450     | ND    | 642       | ND    | 710         | ND      |
| 2003              | Hommes   | 71      | ND       | 366             | ND      | 1 093     | ND      | 1 631     | ND      | 830       | ND    | 329       | ND    | 356         | ND      |
|                   | Femmes   | 17      | ND       | 135             | ND      | 210       | ND      | 355       | ND      | 309       | ND    | 162       | ND    | 264         | ND      |
|                   | Ensemble | 88      | ND       | 500             | ND      | 1 302     | ND      | 1 986     | ND      | 1 138     | ND    | 492       | ND    | 620         | ND      |
| 2004              | Hommes   | 14      | ND       | 299             | ND      | 1 073     | ND      | 1 520     | ND      | 752       | ND    | 231       | ND    | 340         | ND      |
|                   | Femmes   |         | ND       | 123             | ND      | 238       | ND      | 316       | ND      | 297       | ND    | 164       | ND    | 226         | ND      |
|                   | Ensemble | 14      | ND       | 422             | ND      | 1 312     | ND      | 1 837     | ND      | 1 049     | ND    | 394       | ND    | 566         | ND      |
| 2005              | Hommes   | 15      | 166      | 281             | 4 714   | 1 003     | 6 492   | 1 342     | 9 177   | 763       | 4 553 | 228       | 1 017 | 372         | 987     |
|                   | Femmes   | 5       | 82       | 122             | 1 898   | 219       | 2 231   | 303       | 3 564   | 271       | 2 669 | 156       | 1 017 | 238         | 1 244   |
|                   | Ensemble | 20      | 248      | 403             | 6 612   | 1 222     | 8 723   | 1 645     | 12 741  | 1 034     | 7 222 | 384       | 2 034 | 610         | 2 231   |
| 2006              | Hommes   | 52      | 273      | 254             | 4 731   | 849       | 6 486   | 1 170     | 9 113   | 692       | 4 585 | 220       | 988   | 317         | 1 023   |
|                   | Femmes   | 13      | 136      | 102             | 2 105   | 188       | 2 381   | 234       | 3 658   | 254       | 2 866 | 123       | 1 009 | 241         | 1 308   |
|                   | Ensemble | 65      | 409      | 356             | 6 836   | 1 037     | 8 867   | 1 404     | 12 771  | 946       | 7 451 | 343       | 1 997 | 558         | 2 331   |
| 2007              | Hommes   | 7       | 69       | 259             | 4 394   | 810       | 6 145   | 1 258     | 8 935   | 652       | 4 603 | 227       | 926   | 289         | 1 039   |
|                   | Femmes   | 1       | 34       | 105             | 1 817   | 171       | 2 227   | 233       | 3 450   | 240       | 2 768 | 129       | 966   | 239         | 1 242   |
|                   | Ensemble | 8       | 103      | 364             | 6 211   | 981       | 8 372   | 1 491     | 12 385  | 892       | 7 371 | 356       | 1 892 | 528         | 2 281   |
| 2008              | Hommes   |         | 9        | 207             | 3 892   | 782       | 5 525   | 1 131     | 8 337   | 664       | 4 341 | 184       | 866   | 294         | 933     |
|                   | Femmes   |         | 8        | 90              | 1 685   | 176       | 1 919   | 211       | 3 004   | 203       | 2 452 | 98        | 839   | 235         | 1 155   |
|                   | Ensemble |         | 17       | 297             | 5 577   | 958       | 7 444   | 1 342     | 11 341  | 867       | 6 793 | 282       | 1 705 | 529         | 2 088   |
| 2009              | Hommes   |         | 4        | 210             | 3 508   | 756       | 5 309   | 1 160     | 7 773   | 655       | 4 255 | 179       | 835   | 272         | 976     |
|                   | Femmes   |         |          | 101             | 1 520   | 145       | 1 866   | 206       | 2 855   | 244       | 2 460 | 109       | 801   | 236         | 1 161   |
|                   | Ensemble |         | 4        | 311             | 5 028   | 901       | 7 175   | 1 366     | 10 628  | 899       | 6 715 | 288       | 1 636 | 508         | 2 137   |
| 2010              | Hommes   | 1       | 7        | 224             | 3 141   | 677       | 4 553   | 1 050     | 7 046   | 640       | 4 010 | 162       | 739   | 285         | 913     |
|                   | Femmes   |         |          | 67              | 1 367   | 154       | 1 745   | 199       | 2 740   | 216       | 2 292 | 102       | 744   | 215         | 1 096   |
|                   | Ensemble | 1       | 7        | 291             | 4 508   | 831       | 6 298   | 1 249     | 9 786   | 856       | 6 302 | 264       | 1 483 | 500         | 2 009   |
| 2011              | Hommes   |         | 3        | 189             | 2 942   | 676       | 4 436   | 1 073     | 6 992   | 640       | 4 088 | 169       | 786   | 277         | 917     |
|                   | Femmes   | 1       | 1        | 83              | 1 265   | 137       | 1 603   | 199       | 2 511   | 207       | 2 305 | 111       | 748   | 201         | 1 079   |
|                   | Ensemble | 1       | 4        | 272             | 4 207   | 813       | 6 039   | 1 272     | 9 503   | 847       | 6 393 | 280       | 1 534 | 478         | 1 996   |
| Var.<br>2011/2010 | Hommes   | - 100 % | - 57,1 % | - 15,6 %        | - 6,3 % | - 0,1 %   | - 2,6 % | 2,2 %     | - 0,8 % | 0 %       | 1,9 % | 4,3 %     | 6,4 % | - 2,8 %     | 0,4 %   |
|                   | Femmes   | ND      | ND       | 23,9 %          | - 7,5 % | - 11 %    | - 8,1 % | 0 %       | - 8,4 % | - 4,2 %   | 0,6 % | 8,8 %     | 0,5 % | - 6,5 %     | - 1,6 % |
|                   | Ensemble | 0 %     | - 42,9 % | - 6,5 %         | - 6,7 % | - 2,2 %   | - 4,1 % | 1,8 %     | - 2,9 % | - 1,1 %   | 1,4 % | 6,1 %     | 3,4 % | - 4,4 %     | - 0,6 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

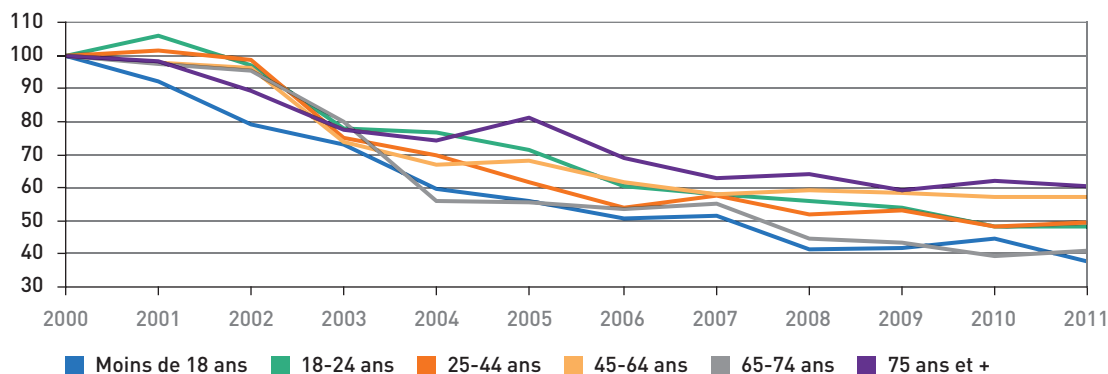
Depuis 2000, la baisse de la mortalité chez les hommes selon les classes d'âge n'est pas homogène, mais elle est plus resserrée que celle des femmes.

Pour les hommes, l'écart entre les deux extrêmes est de 22 points (baisse de - 40 % pour la mortalité des hommes de 75 ans et plus contre - 62 % pour les hommes de moins 18 ans).

Pour les femmes, la baisse maximum de la mortalité des femmes ressort dans la classe d'âge des moins de 18 ans (- 83 %). Celle des femmes décédées de 75 ans et plus est minimum (- 25 %).

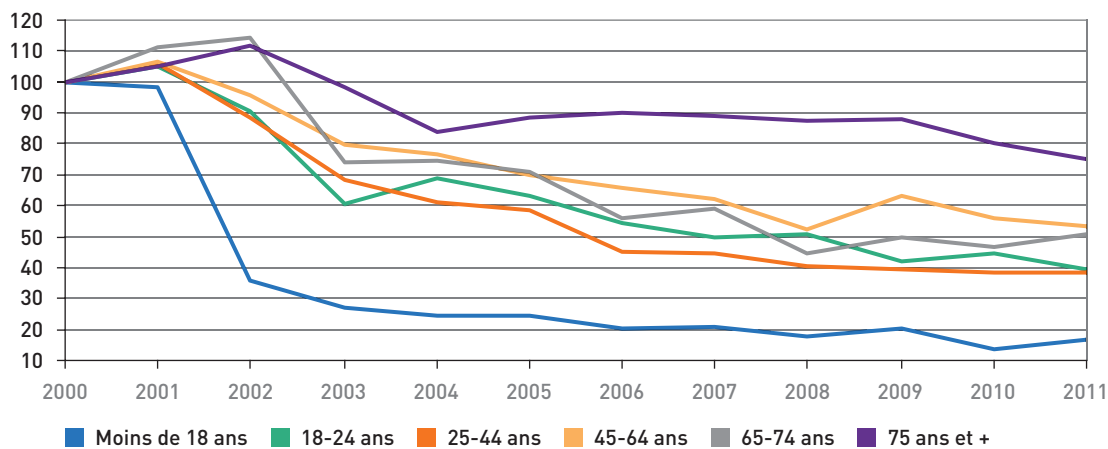
Pour les personnes dont l'âge est inférieur à 65 ans, les évolutions de la mortalité depuis 2000 sont toujours en faveur des femmes (- 50 % pour les hommes de moins de 65 ans contre - 57 % pour les femmes). À partir de 65 ans, c'est l'inverse (- 49 % pour les hommes contre - 36 % pour les femmes).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES HOMMES PAR CLASSE D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES FEMMES PAR CLASSE D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Les conducteurs-conductrices et passagers-passagères dans l'accidentalité de voiture de tourisme

En 2011, 85 % des conducteurs et 54 % des passagers décédés sont des hommes.

Les hommes conducteurs représentent plus des 2/3 de la mortalité dans les véhicules de tourisme. Cette part est même orientée à la hausse (64 % en 2000 contre 68 % en 2011), ayant légèrement moins bénéficié de la baisse de la mortalité (- 50 % contre - 52 % pour les conductrices)

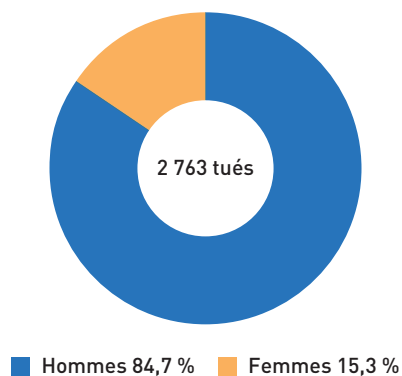
À l'opposé, celle des passagers décédés est en baisse (passant de 24 % en 2000 à 20 % en 2011) mais ils ont légèrement plus bénéficié de la baisse de la mortalité que les femmes (- 62 % contre - 60 % pour les passagères). Cette baisse est supérieure à la moyenne. Elle pourrait traduire des gains obtenus par un meilleur port de la ceinture de sécurité associé à la généralisation des airbags.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES ET LES FEMMES SELON LA PLACE OCCUPÉE

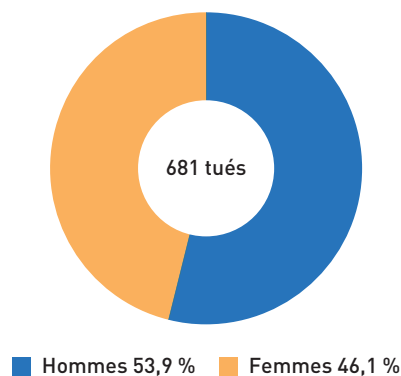
| Année             | Personnes tuées |        |        |           |        |       | Blessés hospitalisés |        |        |           |        |        |
|-------------------|-----------------|--------|--------|-----------|--------|-------|----------------------|--------|--------|-----------|--------|--------|
|                   | Conducteurs     |        |        | Passagers |        |       | Conducteurs          |        |        | Passagers |        |        |
|                   | Hommes          | Femmes | Total  | Hommes    | Femmes | Total | Hommes               | Femmes | Total  | Hommes    | Femmes | Total  |
| 2000              | 4 665           | 890    | 5 556  | 972       | 795    | 1 767 | ND                   | ND     | ND     | ND        | ND     | ND     |
| 2001              | 4 704           | 981    | 5 685  | 933       | 803    | 1 736 | ND                   | ND     | ND     | ND        | ND     | ND     |
| 2002              | 4 448           | 852    | 5 300  | 879       | 687    | 1 566 | ND                   | ND     | ND     | ND        | ND     | ND     |
| 2003              | 3 627           | 649    | 4 276  | 673       | 544    | 1 218 | ND                   | ND     | ND     | ND        | ND     | ND     |
| 2004              | 3 273           | 663    | 3 936  | 598       | 471    | 1 069 | ND                   | ND     | ND     | ND        | ND     | ND     |
| 2005              | 3 113           | 586    | 3 699  | 522       | 462    | 984   | 20 657               | 5 651  | 26 308 | 3 571     | 4 224  | 7 795  |
| 2006              | 2 799           | 527    | 3 326  | 445       | 403    | 848   | 20 749               | 6 144  | 26 893 | 3 807     | 4 439  | 8 246  |
| 2007              | 2 732           | 507    | 3 239  | 446       | 374    | 820   | 20 114               | 5 732  | 25 846 | 3 438     | 4 021  | 7 459  |
| 2008              | 2 526           | 451    | 2 977  | 428       | 322    | 750   | 18 426               | 4 999  | 23 425 | 3 004     | 3 497  | 6 501  |
| 2009              | 2 566           | 473    | 3 039  | 382       | 356    | 738   | 17 517               | 4 844  | 22 361 | 2 807     | 3 366  | 6 173  |
| 2010              | 2 400           | 435    | 2 835  | 366       | 306    | 672   | 15 586               | 4 449  | 20 035 | 2 600     | 3 174  | 5 774  |
| 2011              | 2 340           | 423    | 2 763  | 367       | 314    | 681   | 15 444               | 4 205  | 19 649 | 2 518     | 2 919  | 5 437  |
| Var.<br>2011/2010 | -2,5 %          | -2,8 % | -2,5 % | 0,3 %     | 2,6 %  | 1,3 % | -0,9 %               | -5,5 % | -1,9 % | -3,2 %    | -8 %   | -5,8 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – CONDUCTEURS TUÉS  
HOMMES VERSUS FEMMES

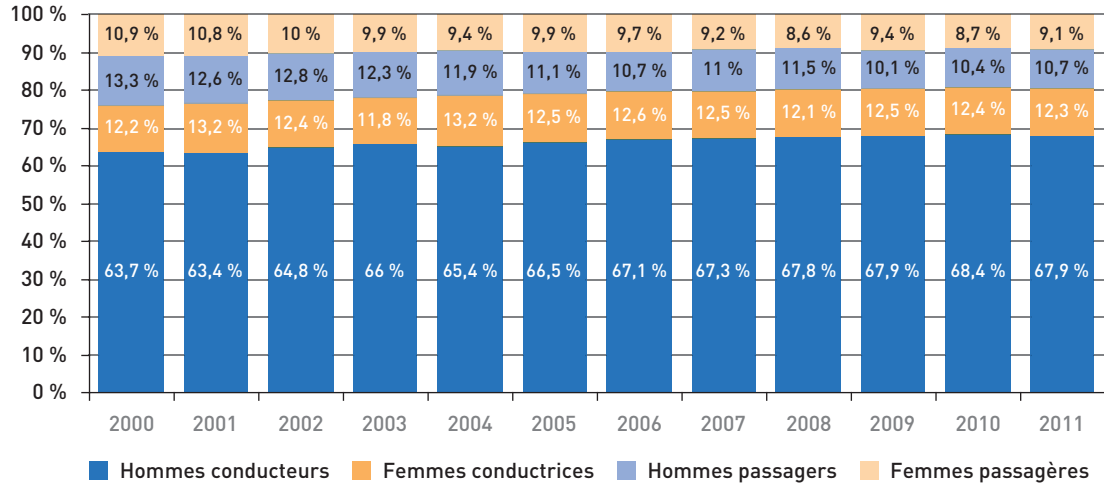


↓ ANNÉE 2011 – PASSAGERS TUÉS  
HOMMES VERSUS FEMMES



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SELON LA PLACE OCCUPÉE – HOMMES VERSUS FEMMES

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

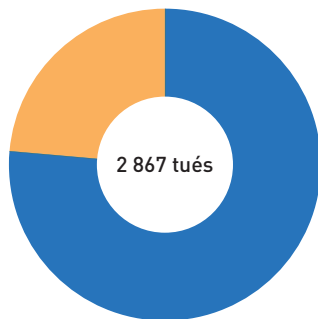


*Les milieux (agglomérations<sup>78</sup> versus rase campagne<sup>79</sup>) dans l'accidentalité : hommes versus femmes*

En 2011, la part des hommes dans la mortalité routière en rase campagne et en milieu urbain est majoritaire (77 % en rase campagne et 76 % en milieu urbain).

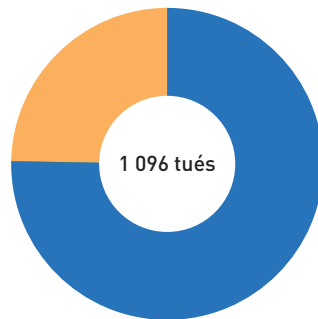
Pour chacun des deux milieux, la part des hommes décédés parmi les victimes graves (personnes tuées et blessés hospitalisés) se détache nettement de celle des femmes (en rase campagne, 19 % contre 13 % ; et en milieu urbain, 7 % contre 5 %).

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN RASE CAMPAGNE HOMMES VERSUS FEMMES



■ Hommes 76,6 % ■ Femmes 23,4 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN MILIEU URBAIN HOMMES VERSUS FEMMES



■ Hommes 75,5 % ■ Femmes 24,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>78</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle que soit la taille.

<sup>79</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES SELON LE MILIEU

| Année                 | Rase campagne   |                      | Milieu urbain   |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 4 430           | ND                   | 1 767           | ND                   | 6 197           | ND                   |
| 2001                  | 4 401           | ND                   | 1 771           | ND                   | 6 172           | ND                   |
| 2002                  | 4 270           | ND                   | 1 582           | ND                   | 5 852           | ND                   |
| 2003                  | 3 402           | ND                   | 1 273           | ND                   | 4 675           | ND                   |
| 2004                  | 3 056           | ND                   | 1 173           | ND                   | 4 229           | ND                   |
| 2005                  | 2 764           | 11 388               | 1 240           | 15 718               | 4 004           | 27 106               |
| 2006                  | 2 530           | 12 759               | 1 024           | 14 440               | 3 554           | 27 199               |
| 2007                  | 2 473           | 12 164               | 1 029           | 13 947               | 3 502           | 26 111               |
| 2008                  | 2 340           | 11 168               | 922             | 12 735               | 3 262           | 23 903               |
| 2009                  | 2 281           | 10 592               | 951             | 12 068               | 3 232           | 22 660               |
| 2010                  | 2 211           | 9 704                | 828             | 10 705               | 3 039           | 20 409               |
| 2011                  | 2 196           | 9 520                | 828             | 10 647               | 3 024           | 20 167               |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 0,7 %</b>  | <b>- 1,9 %</b>       | <b>0 %</b>      | <b>- 0,5 %</b>       | <b>- 0,5 %</b>  | <b>- 1,2 %</b>       |

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES FEMMES SELON LE MILIEU

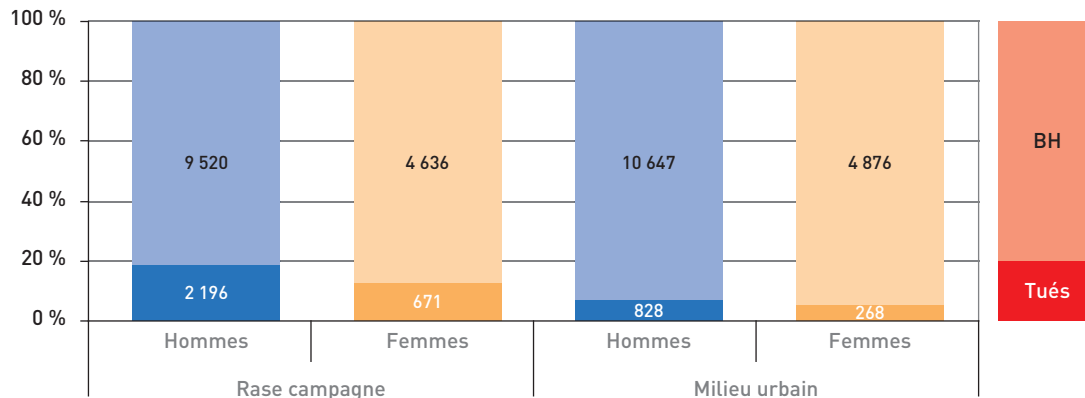
| Année                 | Rase campagne   |                      | Milieu urbain   |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 1 456           | ND                   | 517             | ND                   | 1 973           | ND                   |
| 2001                  | 1 549           | ND                   | 531             | ND                   | 2 080           | ND                   |
| 2002                  | 1 393           | ND                   | 497             | ND                   | 1 890           | ND                   |
| 2003                  | 1 039           | ND                   | 413             | ND                   | 1 452           | ND                   |
| 2004                  | 986             | ND                   | 378             | ND                   | 1 364           | ND                   |
| 2005                  | 890             | 5 522                | 424             | 7 183                | 1 314           | 12 705               |
| 2006                  | 833             | 6 595                | 322             | 6 868                | 1 155           | 13 463               |
| 2007                  | 788             | 6 159                | 330             | 6 345                | 1 118           | 12 504               |
| 2008                  | 700             | 5 415                | 313             | 5 647                | 1 013           | 11 062               |
| 2009                  | 740             | 5 269                | 301             | 5 394                | 1 041           | 10 663               |
| 2010                  | 648             | 4 892                | 305             | 5 092                | 953             | 9 984                |
| 2011                  | 671             | 4 636                | 268             | 4 876                | 939             | 9 512                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>3,5 %</b>    | <b>- 5,2 %</b>       | <b>- 12,1 %</b> | <b>- 4,2 %</b>       | <b>- 1,5 %</b>  | <b>- 4,7 %</b>       |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, de jour, la baisse de la mortalité routière est plus régulière en rase campagne et plus importante pour les femmes. Entre 2000 et 2011, la mortalité des hommes a connu une baisse de - 50 %, alors que celle des femmes a diminué de 54 %. À l'inverse, en milieu urbain, notamment de part leur mobilité spécifique, la baisse de la mortalité des femmes a été moins soutenue que celle des hommes (- 48 % pour les femmes décédées entre 2000 et 2011 contre - 53 % pour les hommes).

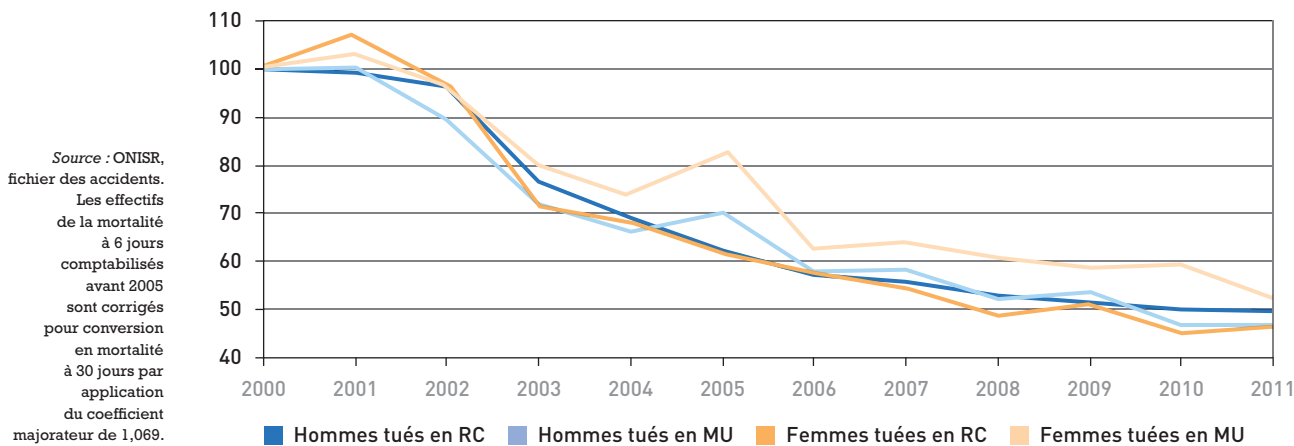


↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES SELON LE MILIEU HOMMES VERSUS FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SELON LE MILIEU HOMMES VERSUS FEMMES (BASE 100 - ANNÉE 2000)

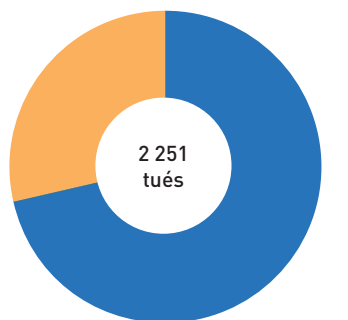


*La luminosité (jour versus nuit) dans l'accidentalité : hommes versus femmes*

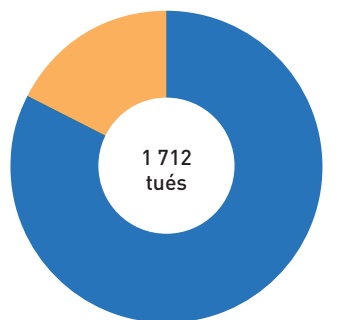
En 2011, de jour, la mortalité des hommes s'établit à 72 %. De nuit, la part de hommes est encore plus prononcée (83 %).

À la différence des femmes, la part des hommes décédés parmi les victimes graves en 2011 (personnes tuées et blessés hospitalisés) s'accroît la nuit. De jour, cette part est de 11 % pour les hommes et de 9 % pour les femmes, alors que la nuit, elle est de 16 % pour les hommes et de 10 % pour les femmes.

↓ ANNÉE 2011 – TUÉS DE JOUR SELON LE MILIEU HOMMES VERSUS FEMMES



↓ ANNÉE 2011 – TUÉS DE NUIT - HOMMES VERSUS FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉE 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES JOUR VERSUS NUIT

| Année                 | Rase campagne   |                      | Milieu urbain   |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 3 125           | ND                   | 3 072           | ND                   | 6 197           | ND                   |
| 2001                  | 3 118           | ND                   | 3 054           | ND                   | 6 172           | ND                   |
| 2002                  | 2 988           | ND                   | 2 864           | ND                   | 5 852           | ND                   |
| 2003                  | 2 521           | ND                   | 2 154           | ND                   | 4 675           | ND                   |
| 2004                  | 2 241           | ND                   | 1 988           | ND                   | 4 229           | ND                   |
| 2005                  | 2 084           | 17 001               | 1 920           | 10 105               | 4 004           | 27 106               |
| 2006                  | 1 852           | 16 876               | 1 702           | 10 323               | 3 554           | 27 199               |
| 2007                  | 1 811           | 16 497               | 1 691           | 9 614                | 3 502           | 26 111               |
| 2008                  | 1 695           | 15 034               | 1 567           | 8 869                | 3 262           | 23 903               |
| 2009                  | 1 724           | 14 522               | 1 508           | 8 138                | 3 232           | 22 660               |
| 2010                  | 1 623           | 13 247               | 1 416           | 7 162                | 3 039           | 20 409               |
| 2011                  | 1 610           | 12 747               | 1 414           | 7 420                | 3 024           | 20 167               |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>0,8 %</b>    | <b>- 3,8 %</b>       | <b>- 0,1 %</b>  | <b>3,6 %</b>         | <b>- 0,5 %</b>  | <b>- 1,2 %</b>       |

## ↓ ANNÉE 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES FEMMES JOUR VERSUS NUIT

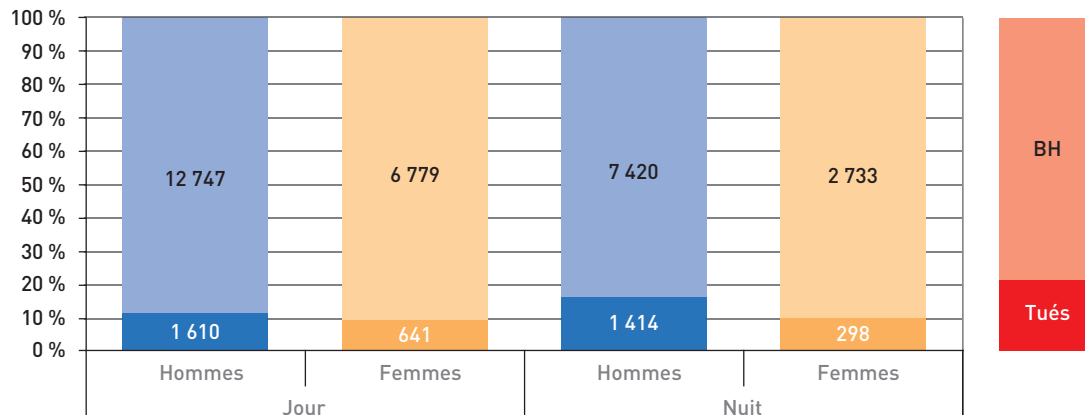
| Année                 | Rase campagne   |                      | Milieu urbain   |                      | Total           |                      |
|-----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000                  | 1 235           | ND                   | 739             | ND                   | 1 973           | ND                   |
| 2001                  | 1 331           | ND                   | 749             | ND                   | 2 080           | ND                   |
| 2002                  | 1 256           | ND                   | 634             | ND                   | 1 890           | ND                   |
| 2003                  | 941             | ND                   | 511             | ND                   | 1 452           | ND                   |
| 2004                  | 885             | ND                   | 479             | ND                   | 1 364           | ND                   |
| 2005                  | 853             | 8 998                | 461             | 3 707                | 1 314           | 12 705               |
| 2006                  | 779             | 9 563                | 376             | 3 900                | 1 155           | 13 463               |
| 2007                  | 745             | 8 880                | 373             | 3 624                | 1 118           | 12 504               |
| 2008                  | 684             | 7 859                | 329             | 3 203                | 1 013           | 11 062               |
| 2009                  | 719             | 7 727                | 322             | 2 936                | 1 041           | 10 663               |
| 2010                  | 612             | 7 244                | 341             | 2 740                | 953             | 9 984                |
| 2011                  | 641             | 6 779                | 298             | 2 733                | 939             | 9 512                |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>4,7 %</b>    | <b>- 6,4 %</b>       | <b>- 12,6 %</b> | <b>- 0,3 %</b>       | <b>- 1,5 %</b>  | <b>- 4,7 %</b>       |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, de jour, la baisse de la mortalité des hommes et des femmes s'établit à - 48 %. De nuit, la baisse de la mortalité des femmes impliquées dans un accident est de - 60 % (- 54 % pour les hommes).

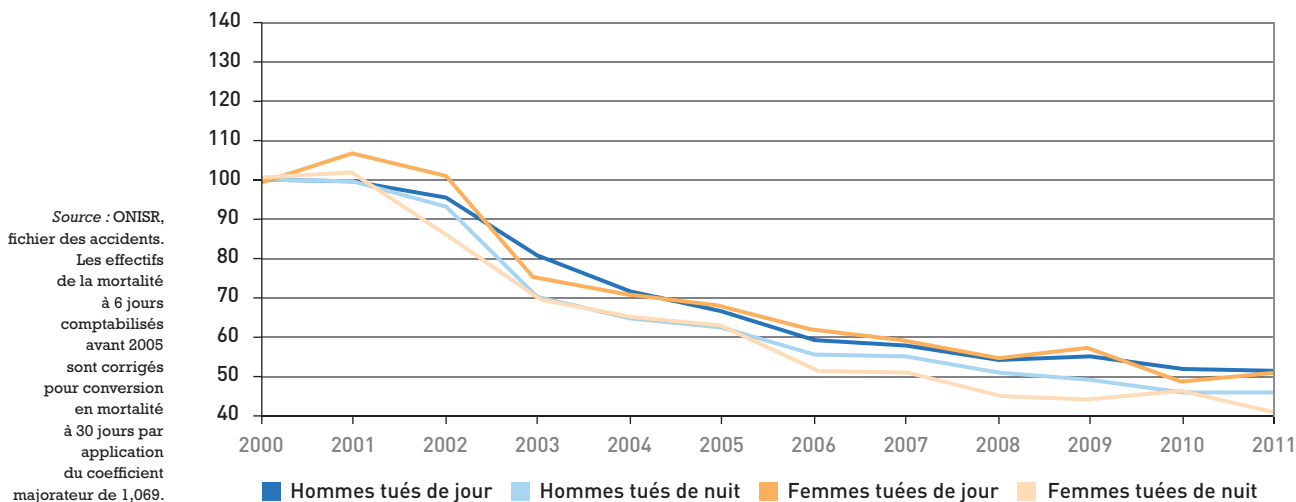
En 2011, la mortalité de nuit des femmes connaît une baisse de - 12 % par rapport à 2010 (- 43 tués) alors que celle des hommes n'a été que de - 0,1 % (- 2 tués).

↓ ANNÉE 2011 - VICTIMES GRAVES SELON LA LUMINOSITÉ HOMMES VERSUS FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SELON LA LUMINOSITÉ HOMMES CONTRE FEMMES (BASE 100 - ANNÉE 2006)



*L'accidentalité selon les mois, jours et heures : hommes versus femmes*

La distribution de la mortalité des hommes se traduit par un cycle assez structuré d'une année sur l'autre. Il est très similaire à celui de la mortalité d'ensemble.

Rappelons l'atypicité de la saisonnalité de la mortalité des motocyclistes qui touche les hommes à 94 %. Le cycle annuel résultant de la mortalité des hommes tient donc compte de cette spécificité.

Hors février, la mortalité des hommes est en hausse continue de janvier (7,5 % de la mortalité moyenne) à juillet (9,9 % de la mortalité moyenne). Elle baisse jusqu'en septembre, mais reste à un niveau élevé (8,8 % en septembre, identique à juin). Deux pics apparaissent ensuite en septembre et décembre (respectivement 9,3 % et 8,4 % de la mortalité d'ensemble).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES SELON LE MOIS

| Année             |                      | Janv.  | Févr. | Mars  | Avril  | Mai    | Juin    | Juil.   | Août  | Sept.  | Oct.  | Nov.    | Déc.   |
|-------------------|----------------------|--------|-------|-------|--------|--------|---------|---------|-------|--------|-------|---------|--------|
| 2000              | Personnes tuées      | 472    | 485   | 471   | 541    | 483    | 526     | 561     | 505   | 511    | 578   | 474     | 589    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND    | ND    | ND     | ND     | ND      | ND      | ND    | ND     | ND    | ND      | ND     |
| 2001              | Personnes tuées      | 474    | 418   | 476   | 454    | 430    | 577     | 589     | 510   | 548    | 574   | 508     | 615    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND    | ND    | ND     | ND     | ND      | ND      | ND    | ND     | ND    | ND      | ND     |
| 2002              | Personnes tuées      | 477    | 455   | 490   | 481    | 477    | 520     | 541     | 511   | 491    | 537   | 447     | 427    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND    | ND    | ND     | ND     | ND      | ND      | ND    | ND     | ND    | ND      | ND     |
| 2003              | Personnes tuées      | 305    | 295   | 372   | 352    | 425    | 463     | 460     | 467   | 430    | 409   | 332     | 365    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND    | ND    | ND     | ND     | ND      | ND      | ND    | ND     | ND    | ND      | ND     |
| 2004              | Personnes tuées      | 316    | 273   | 289   | 285    | 392    | 363     | 433     | 412   | 396    | 415   | 321     | 335    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND    | ND    | ND     | ND     | ND      | ND      | ND    | ND     | ND    | ND      | ND     |
| 2005              | Personnes tuées      | 300    | 242   | 303   | 282    | 354    | 375     | 479     | 368   | 337    | 344   | 301     | 319    |
|                   | Blessés hospitalisés | 1907   | 1477  | 1664  | 1765   | 2095   | 2623    | 2806    | 2521  | 2727   | 2788  | 2419    | 2314   |
| 2006              | Personnes tuées      | 263    | 193   | 230   | 296    | 295    | 281     | 367     | 330   | 324    | 322   | 295     | 358    |
|                   | Blessés hospitalisés | 1969   | 1643  | 1910  | 2225   | 2274   | 2738    | 2754    | 2213  | 2534   | 2476  | 2246    | 2217   |
| 2007              | Personnes tuées      | 302    | 220   | 230   | 322    | 262    | 290     | 342     | 305   | 340    | 288   | 307     | 294    |
|                   | Blessés hospitalisés | 1854   | 1741  | 2074  | 2294   | 2251   | 2467    | 2557    | 2232  | 2388   | 2321  | 1982    | 1950   |
| 2008              | Personnes tuées      | 239    | 217   | 283   | 241    | 319    | 239     | 314     | 299   | 252    | 339   | 259     | 261    |
|                   | Blessés hospitalisés | 1822   | 1716  | 1835  | 1801   | 2134   | 2239    | 2518    | 2045  | 2080   | 2246  | 1759    | 1708   |
| 2009              | Personnes tuées      | 206    | 235   | 229   | 251    | 299    | 295     | 297     | 315   | 293    | 343   | 253     | 216    |
|                   | Blessés hospitalisés | 1473   | 1457  | 1805  | 1891   | 2162   | 2253    | 2334    | 2135  | 2028   | 1923  | 1700    | 1499   |
| 2010              | Personnes tuées      | 199    | 185   | 226   | 230    | 279    | 259     | 347     | 302   | 271    | 283   | 246     | 212    |
|                   | Blessés hospitalisés | 1201   | 1153  | 1505  | 1921   | 1916   | 2079    | 2193    | 1808  | 1941   | 1850  | 1648    | 1194   |
| 2011              | Personnes tuées      | 234    | 189   | 239   | 271    | 258    | 269     | 272     | 296   | 267    | 266   | 213     | 250    |
|                   | Blessés hospitalisés | 1412   | 1326  | 1549  | 1831   | 1898   | 1785    | 1851    | 1736  | 1854   | 1862  | 1544    | 1519   |
| Moy.<br>2000-2011 | Personnes tuées      | 316    | 284   | 320   | 334    | 356    | 371     | 417     | 385   | 372    | 392   | 330     | 353    |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND    | ND    | ND     | ND     | ND      | ND      | ND    | ND     | ND    | ND      | ND     |
| %<br>par mois     | Personnes tuées      | 7,5 %  | 6,7 % | 7,6 % | 7,9 %  | 8,4 %  | 8,8 %   | 9,9 %   | 9,1 % | 8,8 %  | 9,3 % | 7,8 %   | 8,4 %  |
|                   | Blessés hospitalisés | ND     | ND    | ND    | ND     | ND     | ND      | ND      | ND    | ND     | ND    | ND      | ND     |
| Var.<br>2011/2010 | Personnes tuées      | 17,6 % | 2,2 % | 5,8 % | 17,8 % | -7,5 % | 3,9 %   | -21,6 % | -2 %  | -1,5 % | -6 %  | -13,4 % | 17,9 % |
|                   | Blessés hospitalisés | 17,6 % | 15 %  | 2,9 % | -4,7 % | -0,9 % | -14,1 % | -15,6 % | -4 %  | -4,5 % | 0,6 % | -6,3 %  | 27,2 % |

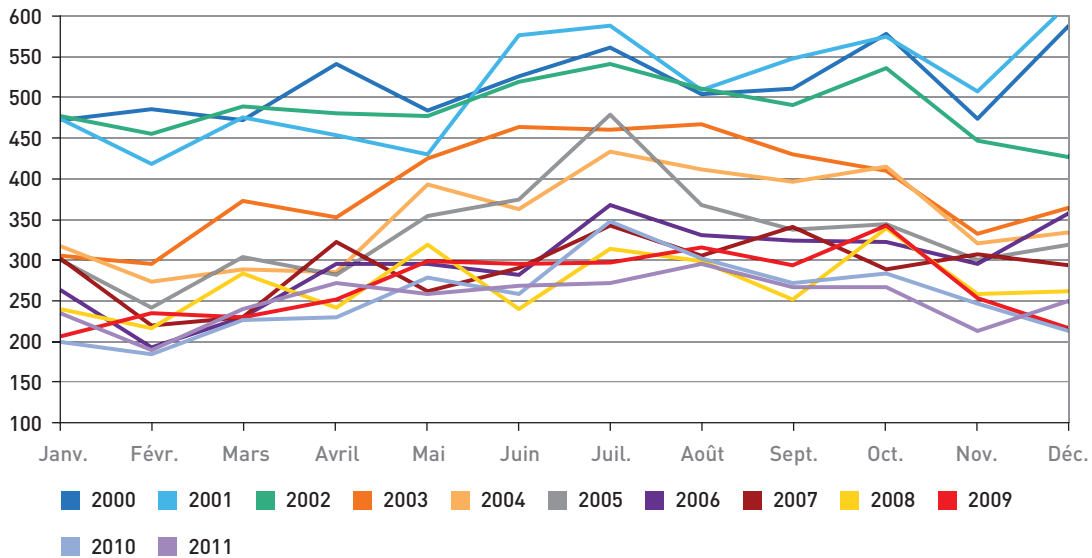
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES FEMMES SELON LE MOIS

| Année          |                      | Janv.  | Févr.  | Mars    | Avril  | Mai    | Juin   | Juil.   | Août    | Sept.  | Oct.   | Nov.    | Déc.   |
|----------------|----------------------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|---------|--------|
| 2000           | Personnes tuées      | 161    | 145    | 130     | 168    | 153    | 164    | 205     | 154     | 170    | 169    | 172     | 182    |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2001           | Personnes tuées      | 164    | 136    | 161     | 166    | 161    | 175    | 216     | 179     | 175    | 172    | 182     | 193    |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2002           | Personnes tuées      | 156    | 152    | 155     | 135    | 177    | 155    | 166     | 167     | 152    | 175    | 165     | 136    |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2003           | Personnes tuées      | 115    | 93     | 108     | 90     | 129    | 126    | 150     | 131     | 123    | 136    | 115     | 135    |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2004           | Personnes tuées      | 115    | 81     | 84      | 108    | 108    | 108    | 133     | 127     | 131    | 125    | 108     | 135    |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| 2005           | Personnes tuées      | 105    | 103    | 93      | 88     | 96     | 105    | 129     | 110     | 104    | 128    | 112     | 141    |
|                | Blessés hospitalisés | 978    | 673    | 811     | 812    | 970    | 1060   | 1215    | 1235    | 1170   | 1279   | 1197    | 1305   |
| 2006           | Personnes tuées      | 83     | 73     | 84      | 73     | 87     | 111    | 104     | 90      | 101    | 117    | 110     | 122    |
|                | Blessés hospitalisés | 1124   | 881    | 1010    | 1036   | 1113   | 1265   | 1255    | 1120    | 1204   | 1108   | 1135    | 1212   |
| 2007           | Personnes tuées      | 93     | 66     | 88      | 89     | 84     | 95     | 136     | 94      | 88     | 80     | 89      | 116    |
|                | Blessés hospitalisés | 1003   | 887    | 963     | 1011   | 1014   | 1109   | 1239    | 1094    | 1026   | 1038   | 1033    | 1087   |
| 2008           | Personnes tuées      | 88     | 75     | 79      | 71     | 80     | 67     | 102     | 93      | 82     | 101    | 74      | 101    |
|                | Blessés hospitalisés | 927    | 820    | 850     | 895    | 961    | 933    | 990     | 980     | 868    | 1002   | 914     | 922    |
| 2009           | Personnes tuées      | 82     | 64     | 65      | 76     | 87     | 108    | 99      | 97      | 91     | 86     | 96      | 90     |
|                | Blessés hospitalisés | 875    | 653    | 775     | 844    | 1000   | 985    | 1004    | 992     | 893    | 988    | 849     | 805    |
| 2010           | Personnes tuées      | 74     | 69     | 74      | 66     | 57     | 70     | 106     | 81      | 86     | 94     | 93      | 83     |
|                | Blessés hospitalisés | 701    | 624    | 762     | 845    | 868    | 942    | 953     | 907     | 919    | 873    | 853     | 737    |
| 2011           | Personnes tuées      | 90     | 80     | 62      | 89     | 64     | 67     | 82      | 74      | 80     | 85     | 83      | 83     |
|                | Blessés hospitalisés | 730    | 652    | 683     | 783    | 828    | 829    | 808     | 804     | 861    | 883    | 775     | 876    |
| Moy. 2000-2011 | Personnes tuées      | 111    | 95     | 99      | 101    | 107    | 113    | 136     | 116     | 115    | 122    | 117     | 126    |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| % par mois     | Personnes tuées      | 8,1 %  | 7 %    | 7,3 %   | 7,5 %  | 7,9 %  | 8,3 %  | 10 %    | 8,6 %   | 8,5 %  | 9 %    | 8,6 %   | 9,3 %  |
|                | Blessés hospitalisés | ND     | ND     | ND      | ND     | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     | ND     | ND      | ND     |
| Var. 2011/2010 | Personnes tuées      | 21,6 % | 15,9 % | -16,2 % | 34,8 % | 12,3 % | -4,3 % | -22,6 % | -8,6 %  | -7 %   | -9,6 % | -10,8 % | 0 %    |
|                | Blessés hospitalisés | 4,1 %  | 4,5 %  | -10,4 % | -7,3 % | -4,6 % | -12 %  | -15,2 % | -11,4 % | -6,3 % | 1,1 %  | -9,1 %  | 18,9 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

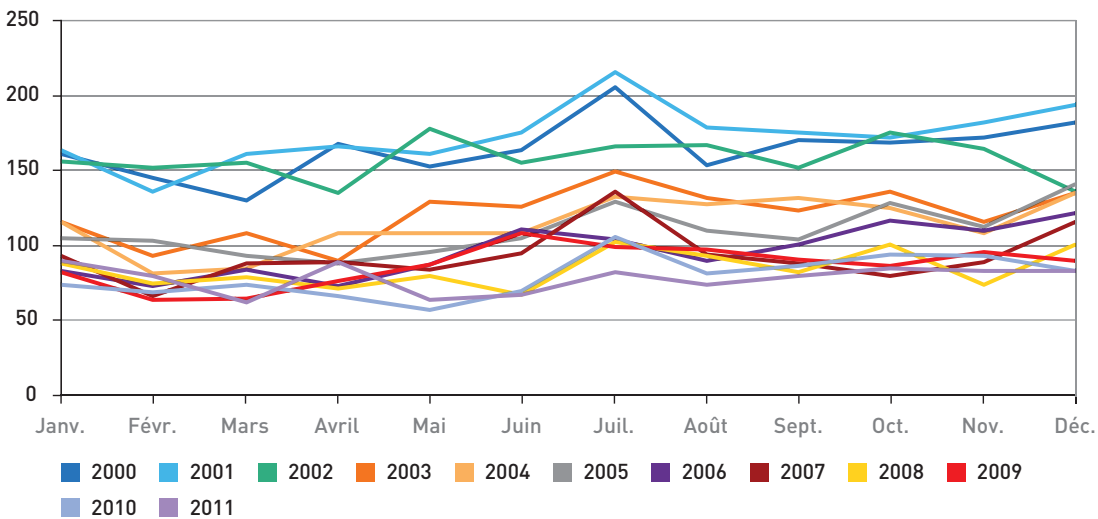
↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES HOMMES SELON LES MOIS



Le cycle annuel de la mortalité des femmes diffère assez nettement de celui des hommes. Il est plutôt conforme à celui de la mortalité des piétons (plus de 40 % de la mortalité des piétons concernent les femmes) qui connaissent une forte poussée de leur mortalité durant les mois de novembre à janvier.

La part mensuelle de la mortalité des femmes varie de 7 % au minimum (février avec 95 tuées en moyenne) à 10 % au maximum (juillet avec 136 tuées en moyenne). La part de décembre ressort à 9,3 %, soit le deuxième mois le plus élevé avec 126 tués.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES FEMMES SELON LES MOIS



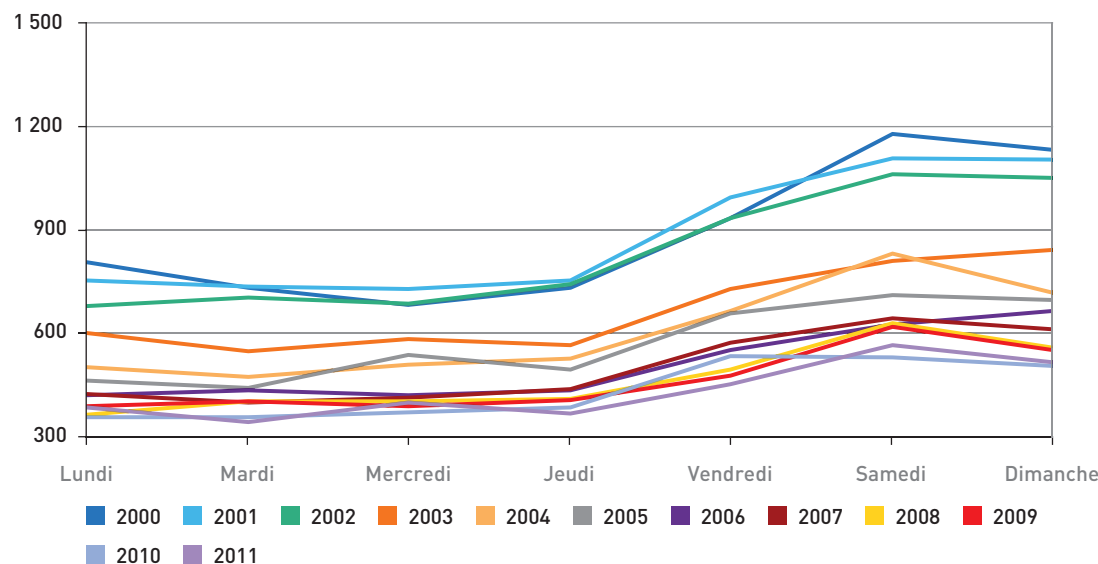
La part des hommes tués selon le jour de la semaine est en forte augmentation en fin de semaine. Elle passe de 12,1 % en moyenne du lundi au jeudi à 15,8 % le vendredi (670 tués environ) pour atteindre son maximum le samedi et le dimanche (18 % en moyenne pour chacun de ces deux jours soit 760 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES SELON LE JOUR

| Année          | Lundi  |       | Mardi   |       | Mercredi |         | Jeudi   |       | Vendredi |         | Samedi |       | Dimanche |       |
|----------------|--------|-------|---------|-------|----------|---------|---------|-------|----------|---------|--------|-------|----------|-------|
|                | Tués   | BH    | Tués    | BH    | Tués     | BH      | Tués    | BH    | Tués     | BH      | Tués   | BH    | Tués     | BH    |
| 2000           | 806    | ND    | 732     | ND    | 683      | ND      | 732     | ND    | 933      | ND      | 1 178  | ND    | 1 132    | ND    |
| 2001           | 753    | ND    | 735     | ND    | 727      | ND      | 754     | ND    | 993      | ND      | 1 106  | ND    | 1 104    | ND    |
| 2002           | 679    | ND    | 704     | ND    | 684      | ND      | 741     | ND    | 932      | ND      | 1 059  | ND    | 1 052    | ND    |
| 2003           | 601    | ND    | 548     | ND    | 584      | ND      | 564     | ND    | 728      | ND      | 808    | ND    | 841      | ND    |
| 2004           | 502    | ND    | 475     | ND    | 510      | ND      | 527     | ND    | 666      | ND      | 832    | ND    | 717      | ND    |
| 2005           | 462    | 3 389 | 442     | 3 503 | 537      | 3 604   | 496     | 3 733 | 659      | 4 476   | 711    | 4 487 | 697      | 3 914 |
| 2006           | 421    | 3 249 | 435     | 3 557 | 420      | 3 615   | 436     | 3 569 | 553      | 4 462   | 625    | 4 619 | 664      | 4 128 |
| 2007           | 425    | 3 264 | 398     | 3 230 | 412      | 3 440   | 439     | 3 540 | 572      | 4 181   | 645    | 4 599 | 611      | 3 857 |
| 2008           | 364    | 2 954 | 401     | 3 057 | 403      | 3 222   | 411     | 3 199 | 494      | 3 929   | 630    | 4 065 | 559      | 3 477 |
| 2009           | 388    | 2 838 | 402     | 2 871 | 388      | 3 059   | 407     | 3 076 | 478      | 3 632   | 619    | 3 847 | 550      | 3 337 |
| 2010           | 358    | 2 576 | 358     | 2 760 | 372      | 2 754   | 384     | 2 662 | 532      | 3 393   | 530    | 3 319 | 505      | 2 945 |
| 2011           | 384    | 2 500 | 342     | 2 568 | 399      | 2 693   | 368     | 2 706 | 452      | 3 345   | 564    | 3 375 | 515      | 2 980 |
| Moy. 2000-2011 | 512    | ND    | 498     | ND    | 510      | ND      | 522     | ND    | 666      | ND      | 776    | ND    | 746      | ND    |
| % par jour     | 12,1 % | ND    | 11,8 %  | ND    | 12,1 %   | ND      | 12,3 %  | ND    | 15,8 %   | ND      | 18,3 % | ND    | 17,6 %   | ND    |
| Var. 2011/2010 | 7,3 %  | - 3 % | - 4,5 % | - 7 % | 7,3 %    | - 2,2 % | - 4,2 % | 1,7 % | - 15 %   | - 1,4 % | 6,4 %  | 1,7 % | 2 %      | 1,2 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES HOMMES SELON LE JOUR



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La mortalité des femmes par jour de la semaine est beaucoup moins marquée par la pointe de fin de semaine. Du lundi au vendredi, la part de la mortalité journalière est uniforme (13,2 % en moyenne). Cette part monte d'un cran à partir du vendredi (15,7 %), mais reste ensuite équivalente le samedi et le dimanche.

Ainsi, il ressort que la part de la mortalité journalière des femmes est :

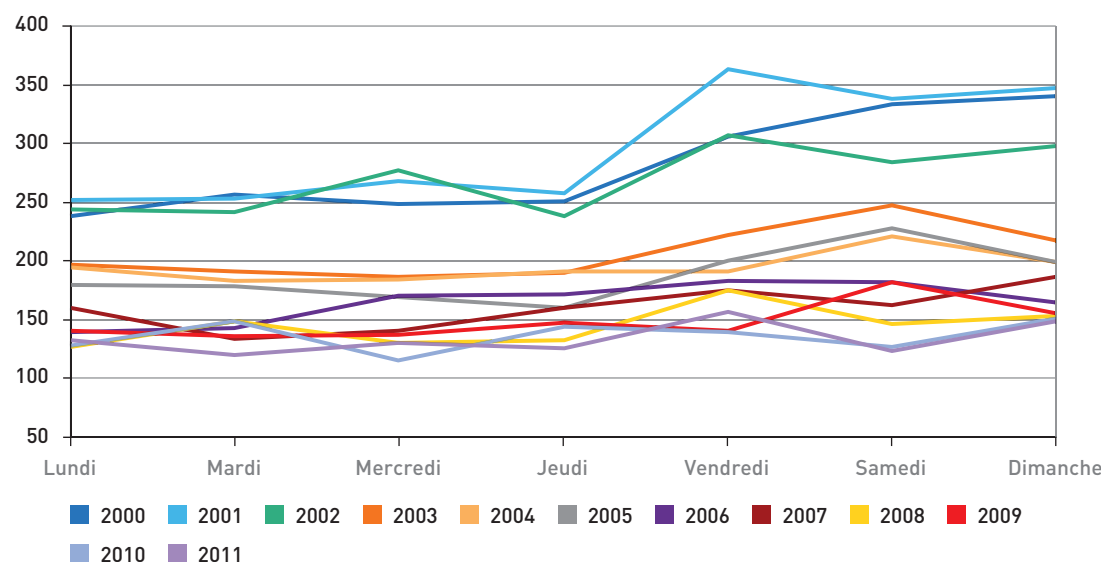
- supérieure d'un point du lundi au jeudi (13,2 % contre 12,1 % pour les hommes) ;
- équivalente le vendredi (15,7 % pour chacun des deux sexes) ;
- inférieure le samedi et le dimanche de 2,2 points (15,8 % contre 18 % pour les hommes).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES FEMMES SELON LE MOIS

| Année          | Lundi  |        | Mardi   |        | Mercredi |         | Jeudi   |       | Vendredi |         | Samedi |       | Dimanche |       |
|----------------|--------|--------|---------|--------|----------|---------|---------|-------|----------|---------|--------|-------|----------|-------|
|                | Tués   | BH     | Tuées   | BH     | Tuées    | BH      | Tuées   | BH    | Tuées    | BH      | Tuées  | BH    | Tuées    | BH    |
| 2000           | 238    | ND     | 257     | ND     | 248      | ND      | 251     | ND    | 306      | ND      | 334    | ND    | 340      | ND    |
| 2001           | 252    | ND     | 253     | ND     | 268      | ND      | 258     | ND    | 363      | ND      | 338    | ND    | 347      | ND    |
| 2002           | 244    | ND     | 242     | ND     | 277      | ND      | 238     | ND    | 307      | ND      | 284    | ND    | 298      | ND    |
| 2003           | 197    | ND     | 191     | ND     | 187      | ND      | 190     | ND    | 222      | ND      | 247    | ND    | 217      | ND    |
| 2004           | 195    | ND     | 183     | ND     | 184      | ND      | 191     | ND    | 191      | ND      | 221    | ND    | 199      | ND    |
| 2005           | 180    | 1 746  | 178     | 1 784  | 169      | 1 710   | 160     | 1 645 | 200      | 2 042   | 228    | 1 984 | 199      | 1 794 |
| 2006           | 139    | 1 793  | 143     | 1 912  | 171      | 1 791   | 172     | 1 877 | 183      | 2 174   | 182    | 2 054 | 165      | 1 862 |
| 2007           | 160    | 1 671  | 134     | 1 713  | 141      | 1 738   | 160     | 1 702 | 175      | 1 876   | 162    | 2 021 | 186      | 1 783 |
| 2008           | 127    | 1 472  | 149     | 1 580  | 130      | 1 528   | 133     | 1 454 | 175      | 1 799   | 146    | 1 737 | 153      | 1 492 |
| 2009           | 141    | 1 396  | 136     | 1 415  | 137      | 1 452   | 148     | 1 539 | 141      | 1 761   | 182    | 1 660 | 156      | 1 440 |
| 2010           | 128    | 1 366  | 149     | 1 367  | 115      | 1 398   | 144     | 1 350 | 139      | 1 649   | 127    | 1 496 | 151      | 1 358 |
| 2011           | 133    | 1 260  | 120     | 1 323  | 130      | 1 252   | 126     | 1 369 | 157      | 1 475   | 124    | 1 466 | 149      | 1 367 |
| Moy. 2000-2011 | 178    | ND     | 178     | ND     | 180      | ND      | 181     | ND    | 213      | ND      | 215    | ND    | 213      | ND    |
| % par jour     | 13,1 % | ND     | 13,1 %  | ND     | 13,2 %   | ND      | 13,3 %  | ND    | 15,7 %   | ND      | 15,8 % | ND    | 15,7 %   | ND    |
| Var. 2011/2010 | 3,9 %  | -7,8 % | -19,5 % | -3,2 % | 13 %     | -10,4 % | -12,5 % | 1,4 % | 12,9 %   | -10,6 % | -2,4 % | -2 %  | -1,3 %   | 0,7 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES FEMMES SELON LE JOUR



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La répartition horaire de la mortalité des hommes et des femmes en 2011, traduite dans les graphes <sup>80</sup> ci-après, fait apparaître des différences sensibles.

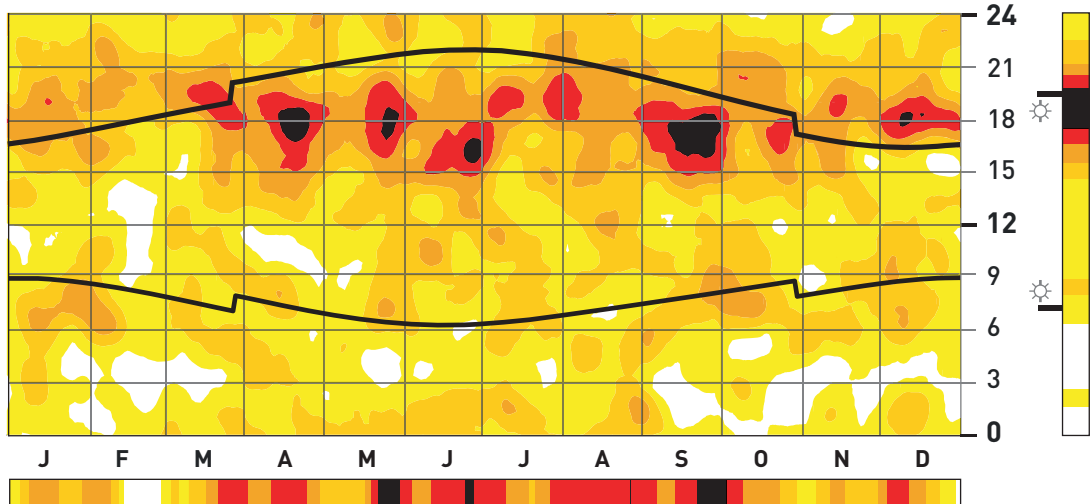
La mortalité des hommes en 2011 demeure à niveau élevé tout au long de l'année avec une pointe d'avril à septembre correspondant à l'hyperpointe de la mortalité spécifique des motocyclistes. Elle s'étale sur l'ensemble de la journée avec néanmoins deux pointes en début de matinée et en fin d'après midi, ces deux pointes étant celles du volume de circulation.

<sup>80</sup> Voir l'annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.



La mortalité des femmes est plus diffuse sur l'ensemble de l'année. On note toutefois une légère pointe en hiver caractéristique de la mortalité des piétons. Comme pour les hommes, la mortalité des femmes est plus marquée en fin d'après-midi. À l'inverse, elle est quasi absente en fin de soirée (à partir de 21 heures) et en début de matinée (jusqu'à 6 heures).

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DES HOMMES SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



| Tués/heure | 0,12 | 0,24 | 0,38  | 0,53 | 0,69 | 0,83 | Moy. 0,35  |
|------------|------|------|-------|------|------|------|------------|
| Tués       | 79   | 817  | 1 129 | 674  | 264  | 62   | Tot. 3 024 |
| % tués     | 3 %  | 27 % | 37 %  | 22 % | 9 %  | 2 %  | Tot. 100 % |
| % année    | 7 %  | 39 % | 34 %  | 14 % | 4 %  | 1 %  | Tot. 100 % |

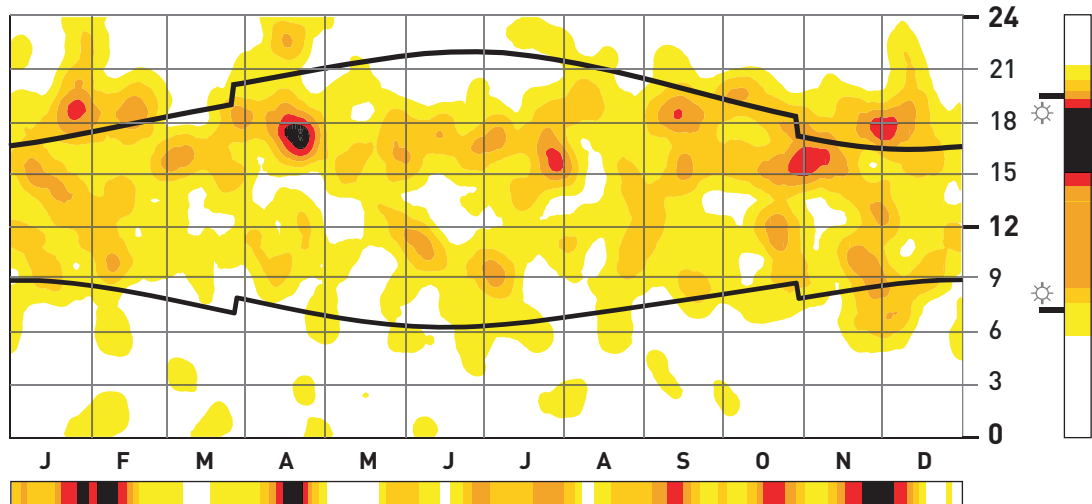
Niveau de la mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 3 024 tués/an, soit 0,35 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DES FEMMES SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



| Tués/heure | 0,04 | 0,12 | 0,21 | 0,28 | 0,37 | 0,46 | Moy. 0,11  |
|------------|------|------|------|------|------|------|------------|
| Tués       | 152  | 357  | 296  | 106  | 23   | 5    | Tot. 939   |
| % tués     | 16 % | 38 % | 32 % | 11 % | 2 %  | 0 %  | Tot. 100 % |
| % année    | 45 % | 33 % | 16 % | 4 %  | 1 %  | 0 %  | Tot. 100 % |

Niveau de la mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 939 tués/an, soit 0,11 tués /heures

Source : ONISR, fichier des accidents.

*La responsabilité présumée<sup>81</sup> des conducteurs dans les accidents corporels : hommes versus femmes*

En 2011, de manière générale, le niveau de responsabilité présumée des hommes impliqués dans les accidents corporels est toujours supérieur à celui des femmes (respectivement 45 % pour les hommes contre 39 % pour les femmes, tous modes confondus).

Les écarts, toujours en faveur des femmes, sont toutefois variables selon les modes de déplacement :

- 2,7 points pour les motocyclistes ;
- 4,6 points pour les piétons ;
- 5,6 points pour les automobilistes ;
- et surtout 7,8 points pour les cyclistes et 8,1 points pour les motocyclistes.

Depuis 2004, l'écart entre les hommes et les femmes est stable et les tendances d'évolution sont semblables pour les deux sexes. Ainsi la responsabilité présumée des automobilistes et des motocyclistes connaît une tendance haussière chez les hommes comme chez les femmes depuis 2008.

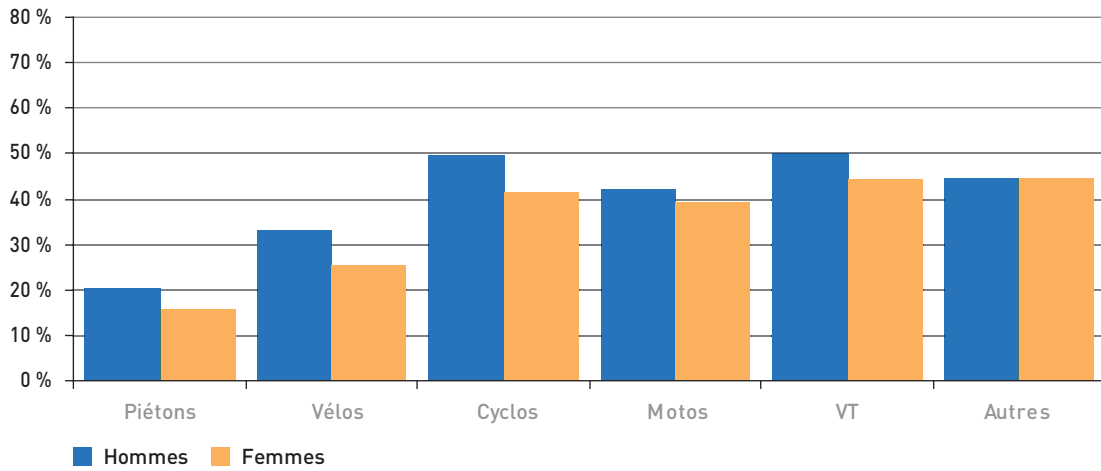
<sup>81</sup> Voir le chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux 8 dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS DE 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

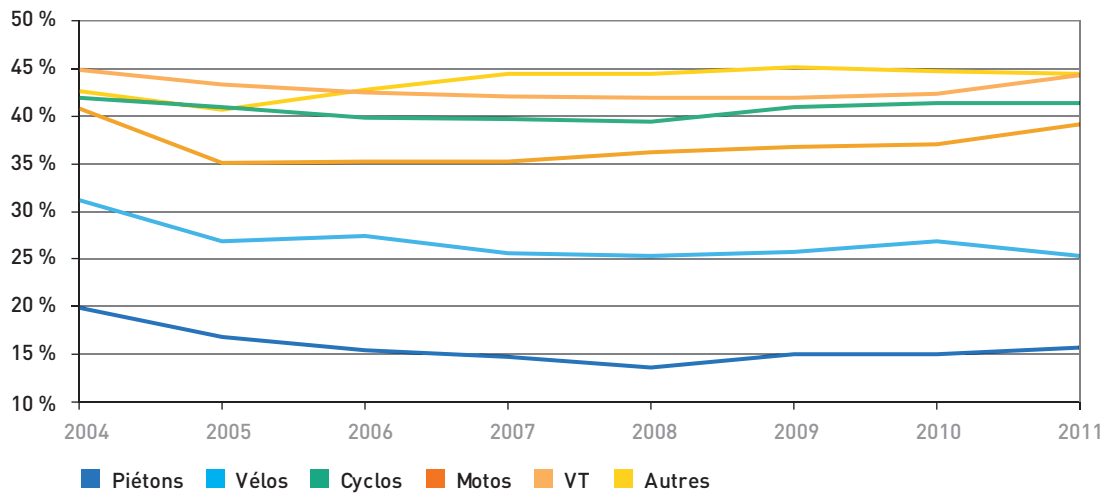
| Année             | Piétons   |        |       | Vélos     |       |       | Cyclos    |        |       | Motos     |        |       | VT        |         |        | Autres    |        |       | Total     |         |        |      |
|-------------------|-----------|--------|-------|-----------|-------|-------|-----------|--------|-------|-----------|--------|-------|-----------|---------|--------|-----------|--------|-------|-----------|---------|--------|------|
|                   | Non resp. | Resp.  | %     | Non resp. | Resp. | %     | Non resp. | Resp.  | %     | Non resp. | Resp.  | %     | Non resp. | Resp.   | %      | Non resp. | Resp.  | %     | Non resp. | Resp.   | %      |      |
| 2000              | Hommes    | 6 986  | 2 979 | 29,9      | 3 579 | 1 357 | 27,5      | 11 263 | 5 455 | 32,6      | 13 667 | 4 992 | 26,8      | 71 668  | 30 751 | 30        | 10 790 | 3 972 | 26,9      | 117 953 | 49 506 | 29,6 |
|                   | Femmes    | 7 240  | 2 303 | 24,1      | 1 171 | 370   | 24        | 2 105  | 934   | 30,7      | 766    | 269   | 26        | 30 819  | 12 897 | 29,5      | 485    | 244   | 33,5      | 42 586  | 17 017 | 28,6 |
|                   | Ensemble  | 14 226 | 5 282 | 27,1      | 4 750 | 1 727 | 26,7      | 13 368 | 6 389 | 32,3      | 14 433 | 5 261 | 26,7      | 102 487 | 43 648 | 29,9      | 11 275 | 4 216 | 27,2      | 160 539 | 66 523 | 29,3 |
| 2001              | Hommes    | 6 923  | 2 646 | 27,7      | 3 311 | 1 150 | 25,8      | 10 561 | 5 397 | 33,8      | 13 970 | 4 828 | 25,7      | 68 960  | 28 875 | 29,5      | 10 465 | 3 867 | 27        | 114 190 | 46 763 | 29,1 |
|                   | Femmes    | 7 027  | 1 941 | 21,6      | 1 000 | 316   | 24        | 1 849  | 860   | 31,7      | 751    | 245   | 24,6      | 29 847  | 12 056 | 28,8      | 519    | 223   | 30,1      | 40 993  | 15 641 | 27,6 |
|                   | Ensemble  | 13 950 | 4 587 | 24,7      | 4 311 | 1 466 | 25,4      | 12 410 | 6 257 | 33,5      | 14 721 | 5 073 | 25,6      | 98 807  | 40 931 | 29,3      | 10 984 | 4 090 | 27,1      | 155 183 | 62 404 | 28,7 |
| 2002              | Hommes    | 6 582  | 2 202 | 25,1      | 2 844 | 1 025 | 26,5      | 9 683  | 4 660 | 32,5      | 12 754 | 4 566 | 26,4      | 60 972  | 26 374 | 30,2      | 9 161  | 3 475 | 27,5      | 101 996 | 42 302 | 29,3 |
|                   | Femmes    | 6 807  | 1 580 | 18,8      | 867   | 266   | 23,5      | 1 633  | 680   | 29,4      | 676    | 252   | 27,2      | 26 353  | 11 188 | 29,8      | 493    | 199   | 28,8      | 36 829  | 14 165 | 27,8 |
|                   | Ensemble  | 13 389 | 3 782 | 22        | 3 711 | 1 291 | 25,8      | 11 316 | 5 340 | 32,1      | 13 430 | 4 818 | 26,4      | 87 325  | 37 562 | 30,1      | 9 654  | 3 674 | 27,6      | 138 825 | 56 467 | 28,9 |
| 2003              | Hommes    | 5 792  | 1 819 | 23,9      | 3 004 | 1 080 | 26,4      | 9 196  | 4 560 | 33,1      | 11 432 | 3 903 | 25,5      | 48 640  | 21 762 | 30,9      | 8 007  | 2 946 | 26,9      | 86 071  | 36 070 | 29,5 |
|                   | Femmes    | 6 110  | 1 383 | 18,5      | 939   | 275   | 22,7      | 1 642  | 701   | 29,9      | 727    | 258   | 26,2      | 22 263  | 9 462  | 29,8      | 464    | 180   | 28        | 32 145  | 12 259 | 27,6 |
|                   | Ensemble  | 11 902 | 3 202 | 21,2      | 3 943 | 1 355 | 25,6      | 10 838 | 5 261 | 32,7      | 12 159 | 4 161 | 25,5      | 70 903  | 31 224 | 30,6      | 8 471  | 3 126 | 27        | 118 216 | 48 329 | 29   |
| 2004              | Hommes    | 5 703  | 1 797 | 24        | 2 334 | 1 385 | 37,2      | 6 802  | 6 556 | 49,1      | 9 040  | 6 250 | 40,9      | 33 146  | 32 752 | 49,7      | 6 037  | 4 397 | 42,1      | 63 062  | 53 137 | 45,7 |
|                   | Femmes    | 5 745  | 1 433 | 20        | 797   | 361   | 31,2      | 1 281  | 922   | 41,9      | 541    | 372   | 40,7      | 16 833  | 13 652 | 44,8      | 339    | 252   | 42,6      | 25 536  | 16 992 | 40   |
|                   | Ensemble  | 11 448 | 3 230 | 22        | 3 131 | 1 746 | 35,8      | 8 083  | 7 478 | 48,1      | 9 581  | 6 622 | 40,9      | 49 979  | 46 404 | 48,1      | 6 376  | 4 649 | 42,2      | 88 598  | 70 129 | 44,2 |
| 2005              | Hommes    | 5 498  | 1 602 | 22,6      | 2 411 | 1 375 | 36,3      | 5 925  | 5 736 | 49,2      | 10 401 | 6 860 | 39,7      | 31 550  | 30 346 | 49        | 6 076  | 4 405 | 42        | 61 861  | 50 324 | 44,9 |
|                   | Femmes    | 6 163  | 1 241 | 16,8      | 868   | 319   | 26,9      | 1 199  | 833   | 41        | 853    | 461   | 35,1      | 18 028  | 13 796 | 43,4      | 351    | 241   | 40,7      | 27 462  | 16 891 | 38,1 |
|                   | Ensemble  | 11 661 | 2 843 | 19,6      | 3 279 | 1 694 | 34,1      | 7 124  | 6 569 | 48        | 11 254 | 7 321 | 39,4      | 49 578  | 44 142 | 47,1      | 6 427  | 4 646 | 42        | 89 323  | 67 215 | 42,9 |
| 2006              | Hommes    | 5 302  | 1 431 | 21,3      | 2 383 | 1 284 | 35        | 6 240  | 5 825 | 48,3      | 9 931  | 6 239 | 38,6      | 28 056  | 26 298 | 48,4      | 7 192  | 5 496 | 43,3      | 59 104  | 46 573 | 44,1 |
|                   | Femmes    | 6 298  | 1 148 | 15,4      | 921   | 349   | 27,5      | 1 325  | 877   | 39,8      | 807    | 438   | 35,2      | 16 908  | 12 483 | 42,5      | 714    | 533   | 42,7      | 26 973  | 15 828 | 37   |
|                   | Ensemble  | 11 600 | 2 579 | 18,2      | 3 304 | 1 633 | 33,1      | 7 565  | 6 702 | 47        | 10 738 | 6 677 | 38,3      | 44 964  | 38 781 | 46,3      | 7 906  | 6 029 | 43,3      | 86 077  | 62 401 | 42   |
| 2007              | Hommes    | 5 461  | 1 290 | 19,1      | 2 471 | 1 240 | 33,4      | 6 819  | 6 048 | 47        | 10 588 | 6 558 | 38,2      | 28 138  | 25 533 | 47,6      | 7 043  | 5 498 | 43,8      | 60 520  | 46 167 | 43,3 |
|                   | Femmes    | 6 437  | 1 114 | 14,8      | 1 000 | 345   | 25,7      | 1 493  | 982   | 39,7      | 809    | 441   | 35,3      | 17 376  | 12 585 | 42        | 676    | 539   | 44,4      | 27 791  | 16 006 | 36,5 |
|                   | Ensemble  | 11 898 | 2 404 | 16,8      | 3 471 | 1 585 | 31,3      | 8 312  | 7 030 | 45,8      | 11 397 | 6 999 | 38        | 45 514  | 38 118 | 45,6      | 7 719  | 6 037 | 43,9      | 88 311  | 62 173 | 41,3 |
| 2008              | Hommes    | 5 158  | 1 235 | 19,3      | 2 440 | 1 108 | 31,2      | 6 557  | 5 502 | 45,6      | 9 829  | 6 183 | 38,6      | 25 148  | 22 675 | 47,4      | 6 536  | 4 983 | 43,3      | 55 668  | 41 686 | 42,8 |
|                   | Femmes    | 6 220  | 976   | 13,6      | 946   | 321   | 25,3      | 1 425  | 927   | 39,4      | 732    | 415   | 36,2      | 15 610  | 11 262 | 41,9      | 688    | 550   | 44,4      | 25 621  | 14 451 | 36,1 |
|                   | Ensemble  | 11 378 | 2 211 | 16,3      | 3 386 | 1 429 | 29,7      | 7 982  | 6 429 | 44,6      | 10 561 | 6 598 | 38,5      | 40 758  | 33 937 | 45,4      | 7 224  | 5 533 | 43,4      | 81 289  | 56 137 | 40,8 |
| 2009              | Hommes    | 4 902  | 1 302 | 21        | 2 328 | 1 142 | 32,9      | 5 780  | 5 273 | 47,7      | 9 651  | 6 191 | 39,1      | 24 148  | 22 070 | 47,8      | 6 209  | 4 688 | 43        | 53 018  | 40 666 | 43,4 |
|                   | Femmes    | 5 972  | 1 058 | 15        | 969   | 337   | 25,8      | 1 270  | 878   | 40,9      | 757    | 441   | 36,8      | 15 417  | 11 144 | 42        | 700    | 574   | 45,1      | 25 085  | 14 432 | 36,5 |
|                   | Ensemble  | 10 874 | 2 360 | 17,8      | 3 297 | 1 479 | 31        | 7 050  | 6 151 | 46,6      | 10 408 | 6 632 | 38,9      | 39 565  | 33 214 | 45,6      | 6 909  | 5 262 | 43,2      | 78 103  | 55 098 | 41,4 |
| 2010              | Hommes    | 4 765  | 1 246 | 20,7      | 2 166 | 1 035 | 32,3      | 5 088  | 4 483 | 46,8      | 8 861  | 5 653 | 38,9      | 22 420  | 20 984 | 48,3      | 5 824  | 4 744 | 44,9      | 49 124  | 38 145 | 43,7 |
|                   | Femmes    | 5 753  | 1 016 | 15        | 824   | 302   | 26,8      | 1 071  | 754   | 41,3      | 737    | 434   | 37,1      | 14 340  | 10 552 | 42,4      | 659    | 532   | 44,7      | 23 384  | 13 590 | 36,8 |
|                   | Ensemble  | 10 518 | 2 262 | 17,7      | 2 990 | 1 337 | 30,9      | 6 159  | 5 237 | 46        | 9 598  | 6 087 | 38,8      | 36 760  | 31 536 | 46,2      | 6 483  | 5 276 | 44,9      | 72 508  | 51 735 | 41,6 |
| 2011              | Hommes    | 4 755  | 1 210 | 20,3      | 2 277 | 1 124 | 33        | 4 337  | 4 236 | 49,4      | 8 685  | 6 239 | 41,8      | 20 753  | 20 658 | 49,9      | 5 668  | 4 527 | 44,4      | 46 475  | 37 994 | 45   |
|                   | Femmes    | 5 671  | 1 053 | 15,7      | 954   | 323   | 25,3      | 1 005  | 708   | 41,3      | 711    | 456   | 39,1      | 13 307  | 10 557 | 44,2      | 638    | 511   | 44,5      | 22 286  | 13 608 | 37,9 |
|                   | Ensemble  | 10 426 | 2 263 | 17,8      | 3 231 | 1 447 | 30,9      | 5 342  | 4 944 | 48,1      | 9 396  | 6 695 | 41,6      | 34 060  | 31 215 | 47,8      | 6 306  | 5 038 | 44,4      | 68 761  | 51 602 | 42,9 |
| Var.<br>2011/2010 | Hommes    | -0,2%  | -2,9% | -2,1      | 5,1%  | 8,6%  | 2,2       | -14,8% | -5,5% | 5,5       | -2%    | 10,4% | 7,3       | -7,4%   | -1,6%  | 3,2       | -2,7%  | -4,6% | -1,1      | -5,4%   | -0,4%  | 2,9  |
|                   | Femmes    | -1,4%  | 3,6%  | 4,3       | 15,8% | 7%    | -5,7      | -6,2%  | -6,1% | 0         | -3,5%  | 5,1%  | 5,4       | -7,2%   | 0%     | 4,4       | -3,2%  | -3,9% | -0,4      | -4,7%   | 0,1%   | 3,1  |
|                   | Ensemble  | -0,9%  | 0%    | 0,8       | 8,1%  | 8,2%  | 0,1       | -13,3% | -5,6% | 4,6       | -2,1%  | 10%   | 7,2       | -7,3%   | -1%    | 3,6       | -2,7%  | -4,5% | -1        | -5,2%   | -0,3%  | 3    |

Source : ONISR, fichier des accidents.

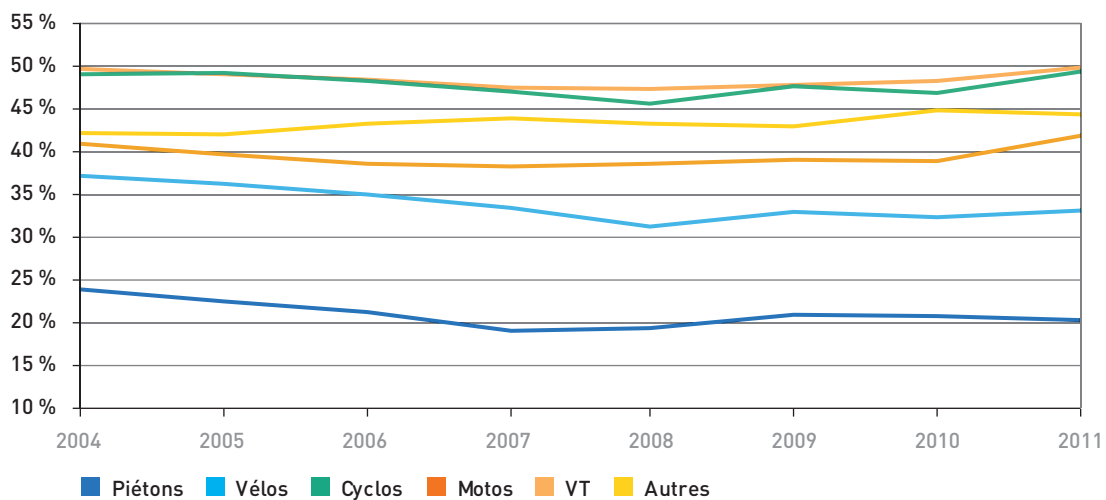
↓ ANNÉE 2011 - RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES HOMMES ET DES FEMMES SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT



↓ ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES HOMMES PAR CATÉGORIE - PIÉTONS ET CONDUCTEURS



↓ ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES FEMMES PAR CATÉGORIE - PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

*L'alcoolémie des conducteurs dans les accidents corporels : hommes versus femmes*

En 2011, 90 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident corporel sont des hommes. Parmi les conducteurs d'automobiles ce taux est de 87 % ; il ressort à 92 % pour les conducteurs de vélo, 95 % de cyclomoteurs et 99 % pour les motocyclettes.

Parmi les hommes, la part de ceux impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie positive est près de 4 fois supérieure à celle des femmes (7,7 % pour les hommes contre 2,4 % pour les femmes).

Depuis 2000, même si son niveau reste faible, la part des femmes alcoolisés parmi les femmes conductrices de voitures de tourisme progresse (passant de 1,9 % en 2000 à 2,4 % en 2011). Dans le même temps, la part des hommes alcoolisés parmi les hommes conducteurs évolue de 8,2 % en 2000 à 9,1 % en 2011.

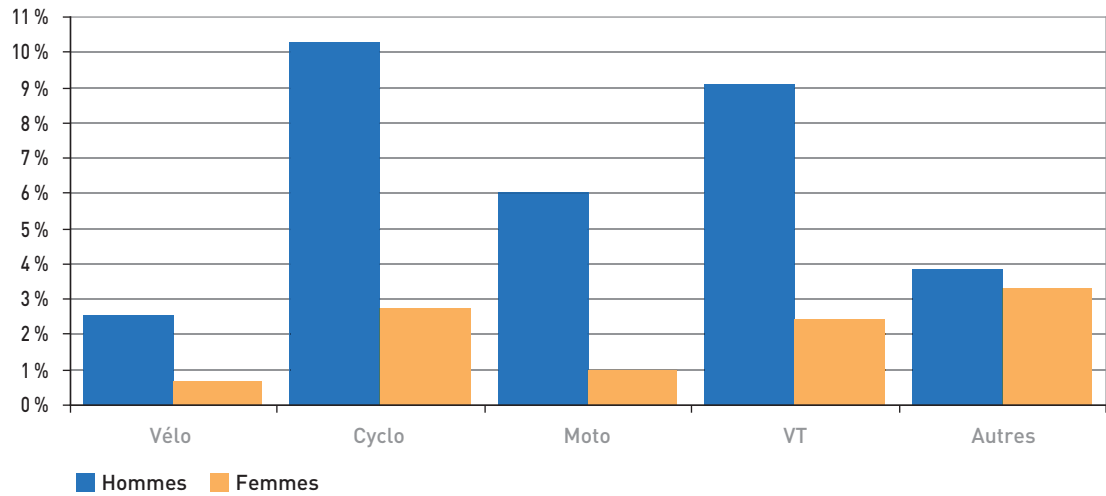
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – CONDUCTEURS DE 18-24 ANS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année                 | Vélos    |        |        |       | Cyclos |        |        |        | Motos |        |        |        | VT   |        |        |         | Autres |        |        |        | Total |        |        |         |     |
|-----------------------|----------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|-----|
|                       | Ind.     | Alc. + | Alc. - | %     | Ind.   | Alc. + | Alc. - | %      | Ind.  | Alc. + | Alc. - | %      | Ind. | Alc. + | Alc. - | %       | Ind.   | Alc. + | Alc. - | %      | Ind.  | Alc. + | Alc. - | %       |     |
| 2000                  | Hommes   | 1 505  | 86     | 3 345 | 2,5    | 3 245  | 671    | 12 802 | 5     | 2 598  | 632    | 15 429 | 3,9  | 9 578  | 7 625  | 85 216  | 8,2    | 992    | 385    | 13 385 | 2,8   | 17 918 | 9 399  | 130 177 | 6,7 |
|                       | Femmes   | 448    | 4      | 1 089 | 0,4    | 680    | 19     | 2 340  | 0,8   | 148    | 10     | 877    | 1,1  | 4 511  | 739    | 38 466  | 1,9    | 65     | 7      | 657    | 1,1   | 5 852  | 779    | 43 429  | 1,8 |
|                       | Ensemble | 1 953  | 90     | 4 434 | 2      | 3 925  | 690    | 15 142 | 4,4   | 2 746  | 642    | 16 306 | 3,8  | 14 089 | 8 364  | 123 682 | 6,3    | 1 057  | 392    | 14 042 | 2,7   | 23 770 | 10 178 | 173 606 | 5,5 |
| 2001                  | Hommes   | 1 347  | 64     | 3 050 | 2,1    | 2 955  | 669    | 12 334 | 5,1   | 2 726  | 648    | 15 424 | 4    | 9 221  | 7 360  | 81 254  | 8,3    | 1 044  | 346    | 12 942 | 2,6   | 17 293 | 9 087  | 125 004 | 6,8 |
|                       | Femmes   | 360    | 7      | 949   | 0,7    | 590    | 13     | 2 106  | 0,6   | 140    | 9      | 847    | 1,1  | 4 330  | 711    | 36 862  | 1,9    | 81     | 10     | 651    | 1,5   | 5 501  | 750    | 41 415  | 1,8 |
|                       | Ensemble | 1 707  | 71     | 3 999 | 1,7    | 3 545  | 682    | 14 440 | 4,5   | 2 866  | 657    | 16 271 | 3,9  | 13 551 | 8 071  | 118 116 | 6,4    | 1 125  | 356    | 13 593 | 2,6   | 22 794 | 9 837  | 166 419 | 5,6 |
| 2002                  | Hommes   | 1 223  | 47     | 2 599 | 1,8    | 2 996  | 591    | 10 756 | 5,2   | 2 772  | 575    | 13 973 | 4    | 9 599  | 6 558  | 71 189  | 8,4    | 955    | 299    | 11 382 | 2,6   | 17 545 | 8 070  | 109 899 | 6,8 |
|                       | Femmes   | 346    | 3      | 784   | 0,4    | 600    | 22     | 1 691  | 1,3   | 153    | 10     | 765    | 1,3  | 4 188  | 631    | 32 722  | 1,9    | 86     | 13     | 593    | 2,1   | 5 373  | 679    | 36 555  | 1,8 |
|                       | Ensemble | 1 569  | 50     | 3 383 | 1,5    | 3 596  | 613    | 12 447 | 4,7   | 2 925  | 585    | 14 738 | 3,8  | 13 787 | 7 189  | 103 911 | 6,5    | 1 041  | 312    | 11 975 | 2,5   | 22 918 | 8 749  | 146 454 | 5,6 |
| 2003                  | Hommes   | 1 348  | 66     | 2 670 | 2,4    | 3 199  | 577    | 9 980  | 5,5   | 2 749  | 507    | 12 079 | 4    | 8 662  | 4 877  | 56 863  | 7,9    | 932    | 232    | 9 789  | 2,3   | 16 890 | 6 259  | 91 381  | 6,4 |
|                       | Femmes   | 400    | 5      | 809   | 0,6    | 661    | 26     | 1 656  | 1,5   | 200    | 7      | 778    | 0,9  | 4 072  | 537    | 27 116  | 1,9    | 70     | 10     | 564    | 1,7   | 5 403  | 585    | 30 923  | 1,9 |
|                       | Ensemble | 1 748  | 71     | 3 479 | 2      | 3 860  | 603    | 11 636 | 4,9   | 2 949  | 514    | 12 857 | 3,8  | 12 734 | 5 414  | 83 979  | 6,1    | 1 002  | 242    | 10 353 | 2,3   | 22 293 | 6 844  | 122 304 | 5,3 |
| 2004                  | Hommes   | 1 261  | 46     | 2 412 | 1,9    | 3 331  | 589    | 9 438  | 5,9   | 3 392  | 476    | 11 422 | 4    | 10 402 | 4 398  | 51 099  | 7,9    | 1 377  | 260    | 8 797  | 2,9   | 19 763 | 5 769  | 83 168  | 6,5 |
|                       | Femmes   | 411    | 7      | 747   | 0      | 617    | 35     | 1 551  | 2,2   | 208    | 9      | 696    | 1,3  | 4 835  | 498    | 25 153  | 1,9    | 94     | 11     | 486    | 2,2   | 6 165  | 553    | 28 633  | 1,9 |
|                       | Ensemble | 1 672  | 46     | 3 159 | 1,4    | 3 948  | 624    | 10 989 | 5,4   | 3 600  | 485    | 12 118 | 3,8  | 15 237 | 4 896  | 76 252  | 6      | 1 471  | 271    | 9 283  | 2,8   | 25 928 | 6 322  | 111 801 | 5,4 |
| 2005                  | Hommes   | 1 288  | 50     | 2 448 | 2      | 2 494  | 625    | 8 542  | 6,8   | 3 275  | 607    | 13 379 | 4,3  | 7 277  | 4 651  | 49 968  | 8,5    | 1 097  | 226    | 9 158  | 2,4   | 15 431 | 6 159  | 83 495  | 6,9 |
|                       | Femmes   | 458    | 3      | 726   | 0,4    | 560    | 34     | 1 438  | 2,3   | 333    | 12     | 969    | 1,2  | 4 469  | 518    | 26 837  | 1,9    | 95     | 9      | 488    | 1,8   | 5 915  | 576    | 30 458  | 1,9 |
|                       | Ensemble | 1 746  | 53     | 3 174 | 1,6    | 3 054  | 659    | 9 980  | 6,2   | 3 608  | 619    | 14 348 | 4,1  | 11 746 | 5 169  | 76 805  | 6,3    | 1 192  | 235    | 9 646  | 2,4   | 21 346 | 6 735  | 113 953 | 5,6 |
| 2006                  | Hommes   | 1 128  | 73     | 2 466 | 2,9    | 2 336  | 850    | 8 879  | 8,7   | 2 837  | 657    | 12 676 | 4,9  | 5 978  | 4 497  | 43 879  | 9,3    | 1 224  | 504    | 10 960 | 4,4   | 13 503 | 6 581  | 78 860  | 7,7 |
|                       | Femmes   | 431    | 1      | 838   | 0,1    | 517    | 29     | 1 656  | 1,7   | 277    | 13     | 955    | 1,3  | 3 710  | 556    | 25 125  | 2,2    | 119    | 23     | 1 105  | 2     | 5 054  | 622    | 29 679  | 2,1 |
|                       | Ensemble | 1 559  | 74     | 3 304 | 2,2    | 2 853  | 879    | 10 535 | 7,7   | 3 114  | 670    | 13 631 | 4,7  | 9 688  | 5 053  | 69 004  | 6,8    | 1 343  | 527    | 12 065 | 4,2   | 18 557 | 7 203  | 108 539 | 6,2 |
| 2007                  | Hommes   | 1 092  | 82     | 2 537 | 3,1    | 2 468  | 863    | 9 536  | 8,3   | 3 082  | 690    | 13 374 | 4,9  | 6 011  | 4 096  | 43 564  | 8,6    | 1 258  | 468    | 10 815 | 4,1   | 13 911 | 6 199  | 79 826  | 7,2 |
|                       | Femmes   | 448    | 6      | 891   | 0,7    | 585    | 40     | 1 850  | 2,1   | 296    | 9      | 945    | 0,9  | 3 587  | 588    | 25 786  | 2,2    | 139    | 38     | 1 038  | 3,5   | 5 055  | 681    | 30 510  | 2,2 |
|                       | Ensemble | 1 540  | 88     | 3 428 | 2,5    | 3 053  | 903    | 11 386 | 7,3   | 3 378  | 699    | 14 319 | 4,7  | 9 598  | 4 684  | 69 350  | 6,3    | 1 397  | 506    | 11 853 | 4,1   | 18 966 | 6 880  | 110 336 | 5,9 |
| 2008                  | Hommes   | 1 056  | 66     | 2 426 | 2,6    | 2 293  | 868    | 8 898  | 8,9   | 3 044  | 690    | 12 278 | 5,3  | 5 607  | 3 482  | 38 734  | 8,2    | 1 239  | 404    | 9 876  | 3,9   | 13 239 | 5 510  | 72 212  | 7,1 |
|                       | Femmes   | 387    | 6      | 874   | 0,7    | 533    | 54     | 1 765  | 3     | 264    | 12     | 871    | 1,4  | 3 210  | 500    | 23 162  | 2,1    | 147    | 25     | 1 066  | 2,3   | 4 541  | 597    | 27 738  | 2,1 |
|                       | Ensemble | 1 443  | 72     | 3 300 | 2,1    | 2 826  | 922    | 10 663 | 8     | 3 308  | 702    | 13 149 | 5,1  | 8 817  | 3 982  | 61 896  | 6      | 1 386  | 429    | 10 942 | 3,8   | 17 780 | 6 107  | 99 950  | 5,8 |
| 2009                  | Hommes   | 928    | 72     | 2 475 | 2,8    | 1 863  | 903    | 8 298  | 9,8   | 2 719  | 674    | 12 455 | 5,1  | 5 243  | 3 670  | 37 347  | 8,9    | 1 136  | 404    | 9 375  | 4,1   | 11 889 | 5 723  | 69 950  | 7,6 |
|                       | Femmes   | 386    | 5      | 916   | 0,5    | 451    | 41     | 1 657  | 2,4   | 276    | 17     | 905    | 1,8  | 2 973  | 543    | 23 064  | 2,3    | 115    | 36     | 1 124  | 3,1   | 4 201  | 642    | 27 666  | 2,3 |
|                       | Ensemble | 1 314  | 77     | 3 391 | 2,2    | 2 314  | 944    | 9 955  | 8,7   | 2 995  | 691    | 13 360 | 4,9  | 8 216  | 4 213  | 60 411  | 6,5    | 1 251  | 440    | 10 499 | 4     | 16 090 | 6 365  | 97 616  | 6,1 |
| 2010                  | Hommes   | 800    | 69     | 2 333 | 2,9    | 1 557  | 776    | 7 243  | 9,7   | 2 583  | 616    | 11 322 | 5,2  | 4 875  | 3 458  | 35 080  | 9      | 1 029  | 436    | 9 110  | 4,6   | 10 844 | 5 355  | 65 088  | 7,6 |
|                       | Femmes   | 318    | 11     | 797   | 1,4    | 394    | 43     | 1 388  | 3     | 233    | 12     | 927    | 1,3  | 2 685  | 503    | 21 714  | 2,3    | 126    | 10     | 1 056  | 0,9   | 3 756  | 579    | 25 882  | 2,2 |
|                       | Ensemble | 1 118  | 80     | 3 130 | 2,5    | 1 951  | 819    | 8 631  | 8,7   | 2 816  | 628    | 12 249 | 4,9  | 7 560  | 3 961  | 56 794  | 6,5    | 1 155  | 446    | 10 166 | 4,2   | 14 600 | 5 934  | 90 970  | 6,1 |
| 2011                  | Hommes   | 834    | 65     | 2 502 | 2,5    | 1 519  | 726    | 6 328  | 10,3  | 2 693  | 735    | 11 496 | 6    | 4 921  | 3 307  | 33 183  | 9,1    | 1 128  | 355    | 8 912  | 3,8   | 11 095 | 5 188  | 62 421  | 7,7 |
|                       | Femmes   | 367    | 6      | 904   | 0,7    | 334    | 38     | 1 341  | 2,8   | 264    | 9      | 894    | 1    | 2 753  | 512    | 20 599  | 2,4    | 124    | 34     | 991    | 3,3   | 3 842  | 599    | 24 729  | 2,4 |
|                       | Ensemble | 1 201  | 71     | 3 406 | 2      | 1 853  | 764    | 7 669  | 9,1   | 2 957  | 744    | 12 390 | 5,7  | 7 674  | 3 819  | 53 782  | 6,6    | 1 252  | 389    | 9 903  | 3,8   | 14 937 | 5 787  | 87 150  | 6,2 |
| Var.<br>2011/<br>2010 | Hommes   | 4,3%   | -5,8%  | 7,2%  | -11,9  | -2,4%  | -6,4%  | -12,6% | 6,4   | 4,3%   | 19,3%  | 1,5%   | 16,5 | 0,9%   | -4,4%  | -5,4%   | 1      | 9,6%   | -18,6% | -2,2%  | -16,1 | 2,3%   | -3,1%  | -4,1%   | 0,9 |
|                       | Femmes   | 15,4%  | -45,5% | 13,4% | -51,6  | -15,2% | -11,6% | -3,4%  | -8,3  | 13,3%  | -25%   | -3,6%  | -22  | 2,5%   | 1,8%   | -5,1%   | 7,1    | -1,6%  | 240%   | -6,2%  | 253,6 | 2,3%   | 3,5%   | -4,5%   | 8,1 |
|                       | Ensemble | 7,4%   | -11,3% | 8,8%  | -18,1  | -5%    | -6,7%  | -11,1% | 4,5   | 5%     | 18,5%  | 1,2%   | 16,2 | 1,5%   | -3,6%  | -5,3%   | 1,7    | 8,4%   | -12,8% | -2,6%  | -10,1 | 2,3%   | -2,5%  | -4,2%   | 1,7 |

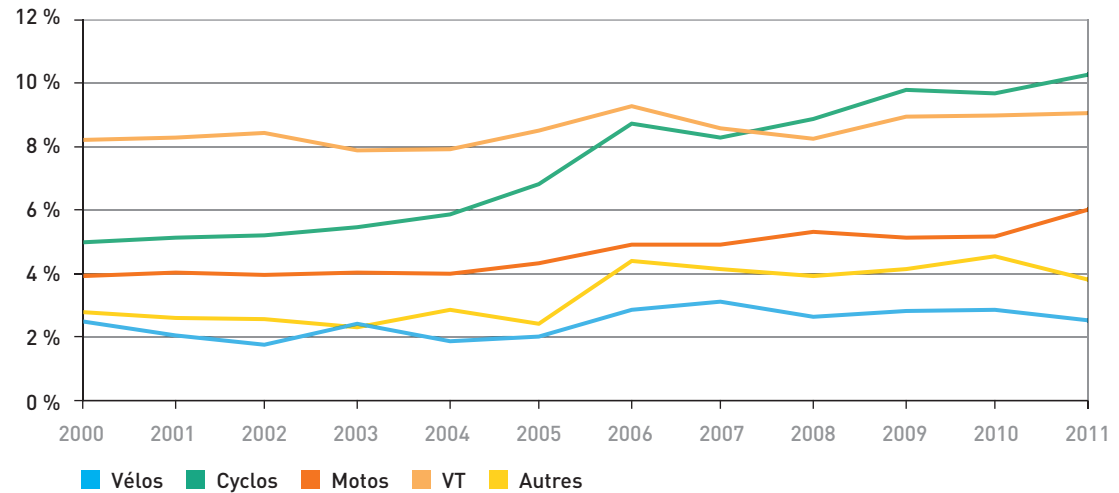
Source : ONISR, fichier des accidents.

Ind : conducteurs au taux d'alcool indéterminé - Alc + : conducteurs au taux d'alcool positif - Alc - : conducteurs au taux d'alcool négatif

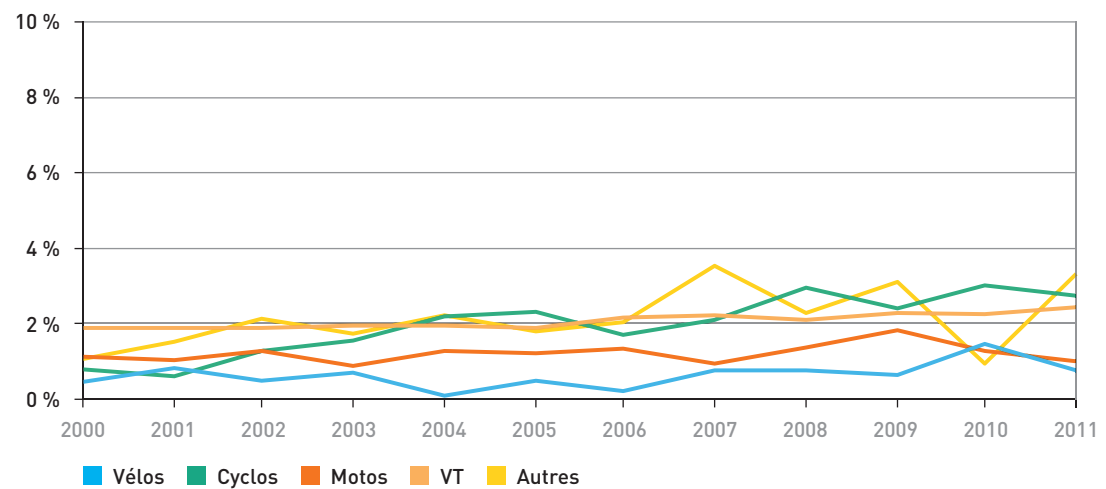
↓ ANNÉE 2011 - CONDUCTEURS AVEC ALCOOL POSITIF - HOMMES VERSUS FEMMES



↓ ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



↓ ÉVOLUTION DES CONDUCTRICES ALCOOLISÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

# L'accidentalité par type de route et selon le milieu

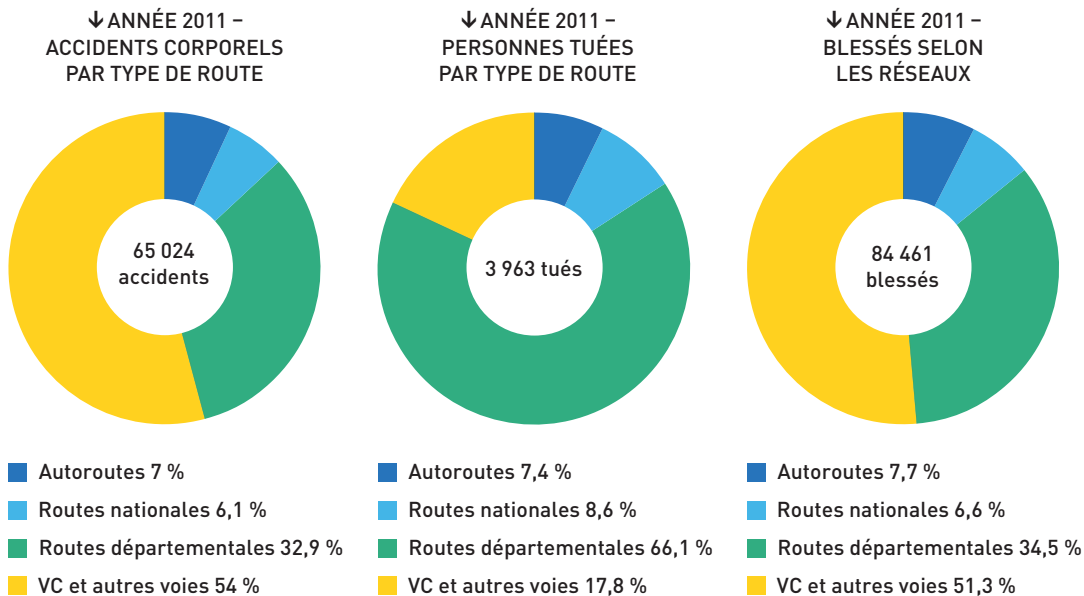
Préalablement, il est rappelé que le réseau routier national (RRN) et le réseau des routes départementales ont fait l'objet en 2005-2006 d'une restructuration majeure puisque environ 18 000 km de routes nationales (plus de la moitié du réseau hors autoroutes) ont été transférées aux conseils généraux des départements. Cela crée une discontinuité majeure dans les séries longues de trafic et d'accidentalité relatives à ces deux réseaux (bien supérieure à l'effet des variations de linéaire ordinaires constatées chaque année). On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

On donne cependant ci-dessous des séries longues intégrales depuis l'année 2000, conformes aux mêmes exploitations réalisées pour les autres réseaux. Toutefois, les commentaires fournis tiennent compte de cette particularité.

Avertissement : les données d'accidentalité fournies dans ce chapitre intègrent les accidents survenus sur les bretelles des voies concernées, contrairement aux éditions précédentes où ces accidents étaient comptabilisés dans la catégorie « autres voies ».

## DONNÉES GÉNÉRALES DE L'ACCIDENTALITÉ TOUS TYPES DE ROUTE

En 2011, comparativement à 2010, le nombre de personnes tuées et le nombre de blessés diminuent sur toutes les catégories de réseaux à l'exception des autoroutes où le nombre de personnes tuées augmente de + 15 %.



Source : ONISR, fichier des accidents.



Sur autoroutes

Par référence à 2000, la baisse de la mortalité sur le réseau autoroutier atteint - 50 % (- 52 % tous réseaux confondus) alors que, dans le même temps, les kilomètres parcourus sur les autoroutes augmentaient de + 17 %. Parallèlement, sur ce réseau routier, la baisse du nombre d'accidents corporels est de - 38 % (- 46 % tous réseaux routiers confondus).

Par référence à 2010, le nombre d'accidents sur autoroute (7 % des accidents en 2011) est de nouveau en baisse de - 3,7 % après la hausse de 2010. La mortalité (4,4 % des personnes tuées en 2011) est en augmentation pour la deuxième année consécutive de + 15 % en 2011 ce qui la ramène à un niveau équivalent à celui de 2007. Le nombre de blessés hospitalisés (6,7 % des blessés hospitalisés en 2011) est également en hausse de + 16 % soit un effectif équivalent à celui de 2007.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR TYPE DE ROUTE

| Année                 | Autoroutes     | RN             | RD             | VC et autres voies | Total des accidents corporels |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|--------------------|-------------------------------|
| 2000                  | 7 401          | 18 378         | 38 573         | 56 871             | 121 223                       |
| 2001                  | 7 733          | 17 611         | 36 720         | 54 681             | 116 745                       |
| 2002                  | 7 596          | 15 521         | 32 589         | 49 764             | 105 470                       |
| 2003                  | 6 161          | 12 497         | 27 189         | 44 373             | 90 220                        |
| 2004                  | 5 285          | 11 285         | 24 845         | 43 975             | 85 390                        |
| 2005                  | 5 827          | 10 908         | 23 842         | 43 948             | 84 525                        |
| 2006                  | 5 693          | 8 841          | 22 630         | 43 145             | 80 309                        |
| 2007                  | 5 905          | 6 774          | 24 108         | 44 485             | 81 272                        |
| 2008                  | 4 703          | 5 424          | 22 565         | 41 795             | 74 487                        |
| 2009                  | 4 368          | 4 590          | 23 736         | 39 621             | 72 315                        |
| 2010                  | 4 756          | 4 012          | 22 089         | 36 431             | 67 288                        |
| 2011                  | 4 581          | 3 954          | 21 391         | 35 098             | 65 024                        |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,7 %</b> | <b>- 1,4 %</b> | <b>- 3,2 %</b> | <b>- 3,7 %</b>     | <b>- 3,4 %</b>                |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - BILAN DE LA MORTALITÉ PAR TYPE DE ROUTE

| Année                 | Autoroutes    | RN             | RD             | VC et autres voies | Total des tués |
|-----------------------|---------------|----------------|----------------|--------------------|----------------|
| 2000                  | 585           | 2 141          | 4 257          | 1 188              | 8 170          |
| 2001                  | 540           | 2 062          | 4 440          | 1 211              | 8 253          |
| 2002                  | 586           | 1 963          | 4 027          | 1 166              | 7 742          |
| 2003                  | 481           | 1 429          | 3 209          | 1 007              | 6 126          |
| 2004                  | 360           | 1 302          | 2 988          | 943                | 5 593          |
| 2005                  | 359           | 1 173          | 2 874          | 912                | 5 318          |
| 2006                  | 325           | 901            | 2 604          | 879                | 4 709          |
| 2007                  | 299           | 572            | 2 866          | 883                | 4 620          |
| 2008                  | 254           | 421            | 2 745          | 855                | 4 275          |
| 2009                  | 248           | 420            | 2 776          | 829                | 4 273          |
| 2010                  | 256           | 367            | 2 661          | 708                | 3 992          |
| 2011                  | 295           | 341            | 2 621          | 706                | 3 963          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>15,2 %</b> | <b>- 7,1 %</b> | <b>- 1,5 %</b> | <b>- 0,3 %</b>     | <b>- 0,7 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DES BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR TYPE DE ROUTE

| Année                 | Autoroutes   | RN             | RD             | VC et autres voies | Total des blessés hospitalisés |
|-----------------------|--------------|----------------|----------------|--------------------|--------------------------------|
| 2000                  | ND           | ND             | ND             | ND                 | ND                             |
| 2001                  | ND           | ND             | ND             | ND                 | ND                             |
| 2002                  | ND           | ND             | ND             | ND                 | ND                             |
| 2003                  | ND           | ND             | ND             | ND                 | ND                             |
| 2004                  | ND           | ND             | ND             | ND                 | ND                             |
| 2005                  | 2 702        | 6 132          | 15 245         | 15 732             | 39 811                         |
| 2006                  | 2 529        | 5 468          | 17 843         | 14 822             | 40 662                         |
| 2007                  | 2 292        | 3 552          | 18 301         | 14 470             | 38 615                         |
| 2008                  | 1 981        | 2 819          | 16 599         | 13 566             | 34 965                         |
| 2009                  | 1 860        | 2 523          | 16 747         | 12 193             | 33 323                         |
| 2010                  | 2 156        | 2 183          | 15 021         | 11 033             | 30 393                         |
| 2011                  | 1 983        | 1 980          | 14 986         | 10 730             | 29 679                         |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 8 %</b> | <b>- 9,3 %</b> | <b>- 0,2 %</b> | <b>- 2,7 %</b>     | <b>- 2,3 %</b>                 |

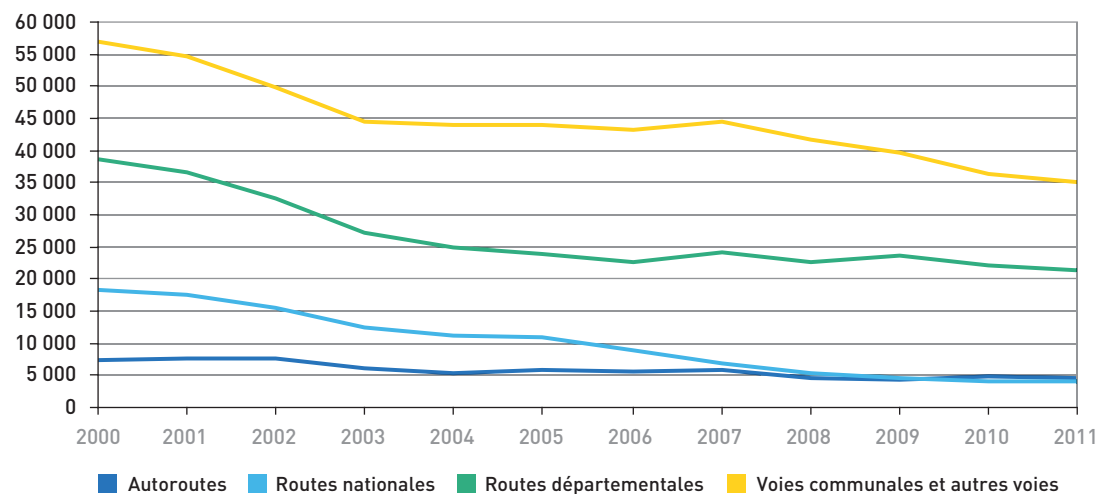
Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉE 2000 À 2011 – BILAN DES BLESSÉS PAR TYPE DE ROUTE

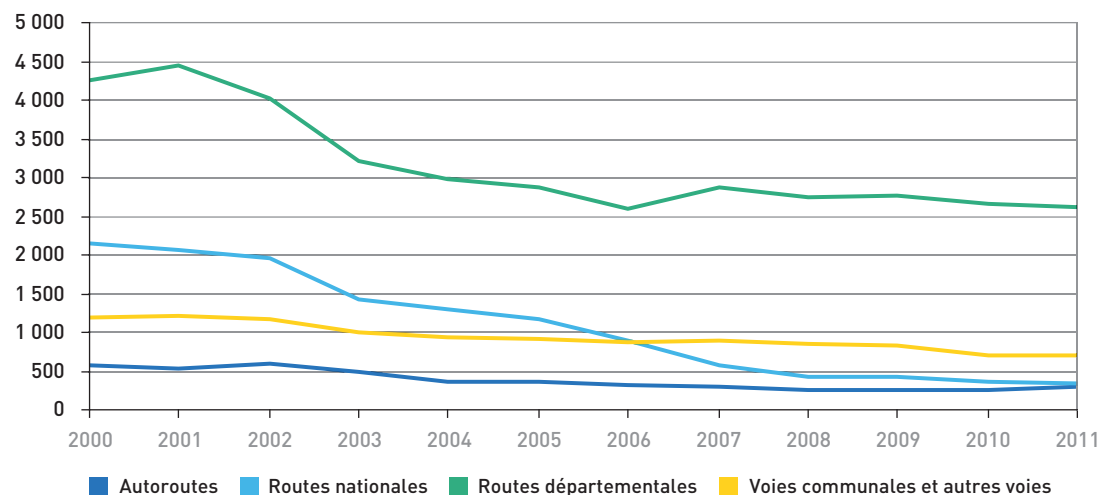
|                       | Autoroutes   | RN             | RD             | VC et autres voies | Total des blessés |
|-----------------------|--------------|----------------|----------------|--------------------|-------------------|
| 2000                  | 10 717       | 26 849         | 54 184         | 69 839             | 161 590           |
| 2001                  | 11 113       | 25 380         | 50 513         | 66 406             | 153 412           |
| 2002                  | 10 719       | 22 022         | 44 421         | 60 177             | 137 339           |
| 2003                  | 8 604        | 17 448         | 36 350         | 53 132             | 115 534           |
| 2004                  | 7 445        | 15 699         | 32 995         | 52 227             | 108 366           |
| 2005                  | 8 097        | 15 381         | 31 697         | 52 901             | 108 076           |
| 2006                  | 7 938        | 12 178         | 30 381         | 51 628             | 102 125           |
| 2007                  | 8 186        | 9 355          | 32 296         | 53 364             | 103 201           |
| 2008                  | 6 612        | 7 288          | 30 068         | 49 830             | 93 798            |
| 2009                  | 6 106        | 6 292          | 31 230         | 47 306             | 90 934            |
| 2010                  | 6 542        | 5 642          | 28 844         | 43 433             | 84 461            |
| 2011                  | 6 217        | 5 367          | 28 016         | 41 651             | 81 251            |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 5 %</b> | <b>- 4,9 %</b> | <b>- 2,9 %</b> | <b>- 4,1 %</b>     | <b>- 3,8 %</b>    |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS PAR TYPE DE ROUTE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Sur les routes nationales

En 2011, les routes nationales connaissent une baisse de l'accidentalité avec une diminution de - 1,4 % des accidents par rapport à 2010 et une baisse de - 4,3 % de la mortalité.

Si on considère le réseau des routes nationales depuis sa configuration de 2007, la baisse du nombre d'accidents est de - 42 % et celle du nombre de personnes tuées de - 40 % (respectivement - 46 % et - 52 % tous réseaux confondus).

Sur les routes départementales

Les routes départementales connaissent également une baisse en 2011 : - 3,2 % pour le nombre d'accidents et - 1,5 % pour le nombre de personnes tuées par rapport à 2010.

Si on considère le réseau des routes départementales depuis sa configuration de 2007, la baisse du nombre d'accidents est de - 11 % et celle du nombre de personnes tuées de - 9 %.

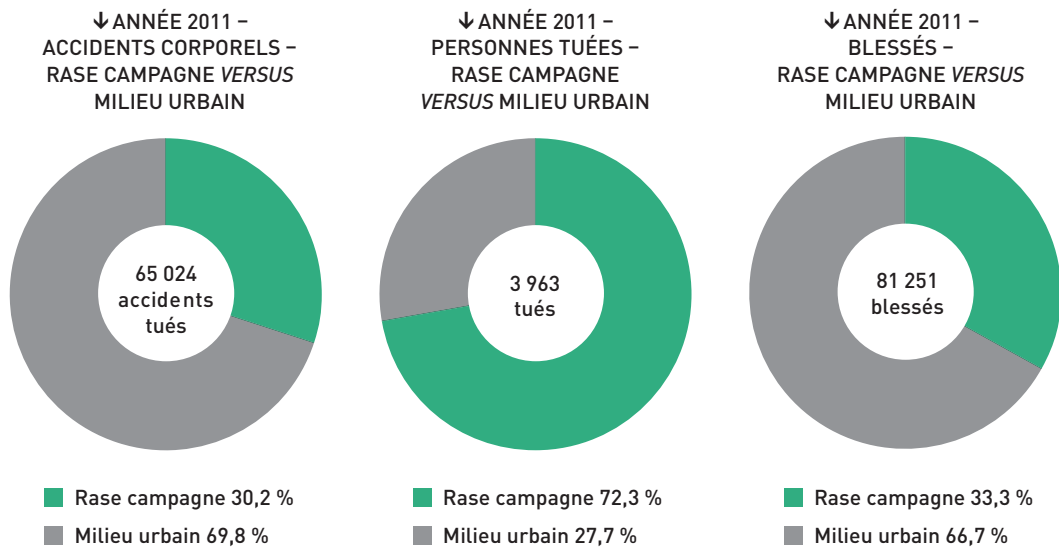
Par référence à 2000, il est impossible de faire la part des choses entre les routes nationales et les routes départementales. En considérant ces deux réseaux cumulés, la baisse du nombre d'accidents corporels est de - 55 % et celle de la mortalité de - 54 %.

Sur les voies communales et autres voies<sup>1</sup>

La mortalité sur les voies communales et autres voies reste stable (-0,3 %) entre 2011 et 2010. C'est sur ce réseau que la baisse de la mortalité est la plus forte : depuis 2000, les décès ont été réduits de -59 % pour une diminution de près de -62 % du nombre d'accidents.

Milieu urbain<sup>2</sup>/rase campagne<sup>3</sup>

En 2011, 72 % des personnes tuées l'ont été en rase campagne alors que 70 % des accidents corporels se sont produits en milieu urbain. Ces ratios n'évoluent pas pratiquement pas d'une année sur l'autre. On observe toutefois une tendance à la hausse des accidents en milieu urbain (67 % des accidents en 2000 contre 70 % en 2011). Concernant la répartition de la mortalité entre ces deux milieux, elle est invariante depuis 2000 (72 % en rase campagne contre 28 % en milieu urbain).



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 - BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE

| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Personnes tuées | Blessés       | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------|---------------------------|
| 2000                  | 40 494              | ND                     | 5 886           | 60 528        | ND                        |
| 2001                  | 39 487              | ND                     | 5 950           | 57 715        | ND                        |
| 2002                  | 36 732              | ND                     | 5 662           | 52 680        | ND                        |
| 2003                  | 30 032              | ND                     | 4 441           | 42 334        | ND                        |
| 2004                  | 27 565              | ND                     | 4 042           | 38 822        | ND                        |
| 2005                  | 25 845              | 3 288                  | 3 654           | 36 224        | 16 910                    |
| 2006                  | 25 323              | 3 037                  | 3 363           | 35 479        | 19 354                    |
| 2007                  | 25 218              | 2 960                  | 3 261           | 35 421        | 18 323                    |
| 2008                  | 22 411              | 2 743                  | 3 040           | 31 181        | 16 583                    |
| 2009                  | 21 431              | 2 753                  | 3 021           | 29 666        | 15 861                    |
| 2010                  | 20 429              | 2 617                  | 2 859           | 28 246        | 14 596                    |
| 2011                  | 19 646              | 2 603                  | 2 867           | 27 045        | 14 156                    |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>-3,8 %</b>       | <b>-0,5 %</b>          | <b>0,3 %</b>    | <b>-4,3 %</b> | <b>-3 %</b>               |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

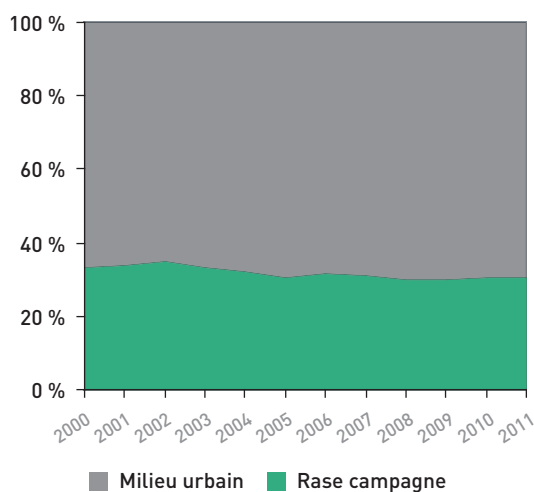
↓ ANNÉES 2000 À 2011 - BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN

1 Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès.  
 2 Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.  
 3 Reste du réseau située hors agglomération.

| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Personnes tuées | Blessés        | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------|----------------|---------------------------|
| 2000                  | 80 729              | ND                     | 2 284           | 101 062        | 12 122                    |
| 2001                  | 77 258              | ND                     | 2 303           | 95 697         | 11 315                    |
| 2002                  | 68 738              | ND                     | 2 079           | 84 660         | 10 377                    |
| 2003                  | 60 188              | ND                     | 1 686           | 73 199         | 8 338                     |
| 2004                  | 57 825              | ND                     | 1 551           | 69 544         | 7 639                     |
| 2005                  | 58 680              | 1 569                  | 1 664           | 71 852         | 22 901                    |
| 2006                  | 54 986              | 1 289                  | 1 346           | 66 646         | 21 308                    |
| 2007                  | 56 054              | 1 305                  | 1 359           | 67 780         | 20 292                    |
| 2008                  | 52 076              | 1 190                  | 1 235           | 62 617         | 18 382                    |
| 2009                  | 50 884              | 1 203                  | 1 252           | 61 268         | 17 462                    |
| 2010                  | 46 859              | 1 089                  | 1 133           | 56 215         | 15 797                    |
| 2011                  | 45 378              | 1 044                  | 1 096           | 54 206         | 15 523                    |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,2 %</b>      | <b>- 4,1 %</b>         | <b>- 3,3 %</b>  | <b>- 3,6 %</b> | <b>- 1,7 %</b>            |

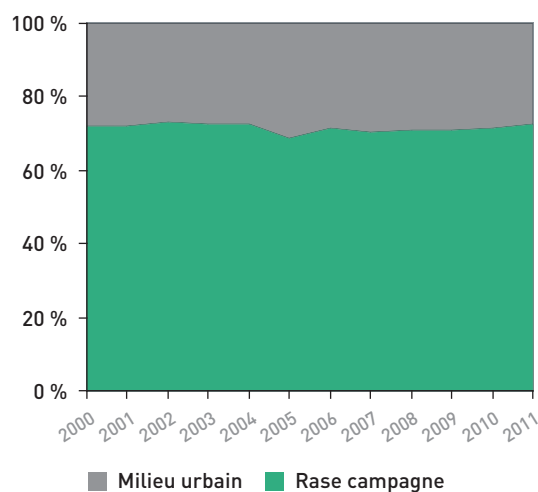
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN



En 2011, la mortalité en rase campagne est en hausse de + 0,3 % (soit + 8 tués). Depuis 2000, ce nombre a diminué de - 51 %. Pour le milieu urbain, la baisse de la mortalité est de - 3,3 % entre 2010 et 2011. Depuis 2000, ce nombre a diminué de - 52 %.

Concernant les accidents corporels, leur évolution depuis 2000 s'établit à - 51 % pour la rase campagne et à - 44 % pour le milieu urbain. En 2011, par rapport à 2010, la baisse est uniforme aux alentours de - 3,5 %.

Kilométrages parcourus et exposition aux risques

En 2011, le volume de circulation sur les réseaux routiers (hors départements d'outre-mer) s'établit à 565 milliards de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules dont 26 % circulaient sur les autoroutes.

Depuis 2000, les kilométrages parcourus sur le réseau routier national sont en forte augmentation. La hausse des parcours sur les autoroutes est de + 17 % et celle sur les routes nationales de + 24 %.

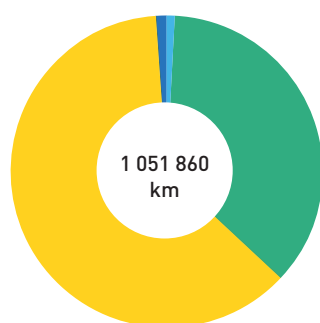
Dans le même temps, les routes départementales et les voies communales progressent de + 3,6 %.

↓ ANNÉE 2000 À 2011 – LINÉAIRE DU RÉSEAU ROUTIER

| Année                 | Linéaire réseaux (en km) |            |              |            |              |
|-----------------------|--------------------------|------------|--------------|------------|--------------|
|                       | Autoroutes               | RN         | RD           | VC         | Total        |
| 2000                  | 9 766                    | 26 126     | 359 055      | 594 149    | 989 096      |
| 2001                  | 10 068                   | 26 050     | 359 231      | 601 733    | 997 082      |
| 2002                  | 10 223                   | 26 154     | 359 597      | 598 380    | 994 354      |
| 2003                  | 10 379                   | 26 127     | 359 644      | 601 851    | 998 001      |
| 2004                  | 10 379                   | 26 127     | 359 955      | 606 031    | 1 002 492    |
| 2005                  | 10 486                   | 26 014     | 359 699      | 610 330    | 1 006 529    |
| 2006                  | 10 800                   | 10 336     | 377 205      | 615 607    | 1 013 949    |
| 2007                  | 10 842                   | 10 218     | 377 377      | 628 987    | 1 027 424    |
| 2008                  | 10 890                   | 9 765      | 377 984      | 629 000    | 1 027 639    |
| 2009                  | 11 163                   | 9 768      | 377 986      | 642 256    | 1 041 173    |
| 2010                  | 11 392                   | 9 754      | 377 986      | 651 202    | 1 050 334    |
| 2011                  | 11 422                   | 9 754      | 379 482      | 651 202    | 1 051 860    |
| <b>Var. 2001/2010</b> | <b>0,3 %</b>             | <b>0 %</b> | <b>0,4 %</b> | <b>0 %</b> | <b>0,1 %</b> |

Source : SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

↓ ANNÉE 2011 – LINÉAIRE SELON LE TYPE DE ROUTE



- Autoroutes 1,1 %
- Routes nationales 16,9 %
- Routes départementales 16,9 %
- VC 1,1 %

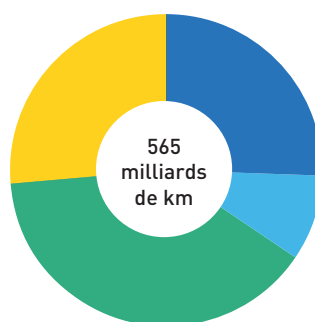
Source : SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – KILOMÈTRES PARCOURUS PAR TYPE DE ROUTE

| Année                 | Volume de circulation (en milliards de km parcourus) |              |              |              |              |
|-----------------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                       | Autoroutes   | RN           | RD           | VC           | Total        |
| 2000                  | 121  | 40           | 214          | 143          | 518          |
| 2001                  | 126  | 41           | 223          | 149          | 539          |
| 2002                  | 130  | 42           | 225          | 150          | 548          |
| 2003                  | 132  | 43           | 227          | 151          | 553          |
| 2004                  | 135  | 45           | 226          | 151          | 557          |
| 2005                  | 135  | 46           | 224          | 150          | 554          |
| 2006                  | 137  | 46           | 223          | 149          | 555          |
| 2007                  | 141  | 47           | 224          | 149          | 562          |
| 2008                  | 139  | 47           | 220          | 147          | 553          |
| 2009                  | 141  | 47           | 219          | 146          | 552          |
| 2010                  | 143  | 48           | 221          | 148          | 560          |
| 2011                  | 145  | 49           | 222          | 148          | 565          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>1,2 %</b>   | <b>2,9 %</b> | <b>0,4 %</b> | <b>0,4 %</b> | <b>0,8 %</b> |

À partir du volume global de circulation de l'ensemble RD+ VC estimé par le SOeS, l'ONISR a réparti ce trafic arbitrairement entre ces deux réseaux (60 % pour les RD et 40 % pour les VC), sur la base de travaux antérieurs.

↓ ANNÉE 2011 – KILOMÈTRES PARCOURUS PAR TYPE DE ROUTE



Source : SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

- Autoroutes 25,7 %
- Routes nationales 8,8 %
- Routes départementales 39,3 %
- VC 26,2 %

L'estimation du risque d'être tué en tant que conducteur ou passager dans un accident de la route selon le réseau routier circulé, en rapportant la mortalité au volume de circulation correspondant, permet d'évaluer le risque collectif des différents réseaux routiers. Il est possible d'en déduire un risque relatif qui traduit le niveau de sécurité intrinsèque de ces quatre réseaux qui se distinguent par des usages différents (présence ou non d'usagers vulnérables) et une conception routière variée (absence de carrefours sur autoroute...)

↓ ANNÉE 2011 – PART DE MORTALITÉ ET PART DE TRAFIC : RISQUE RELATIF INTRINSÈQUE

|                        | Nombre de personnes tuées | Pourcentage (A) | Volume de circulation (en milliards de km parcourus) | Pourcentage (B) | Risque relatif (A/B) |
|------------------------|---------------------------|-----------------|--|-----------------|----------------------|
| Autoroutes             | 295                       | 7,4             | 145  | 25,7            | 0,3                  |
| Routes nationales      | 341                       | 8,6             | 49   | 8,8             | 1                    |
| Routes départementales | 2 621                     | 66,1            | 222  | 39,3            | 1,7                  |
| Voies communales       | 706                       | 17,8            | 148  | 26,2            | 0,7                  |
| <b>Ensemble</b>        | <b>3 963</b>              | <b>100</b>      | <b>565</b>   | <b>100</b>      | <b>1</b>             |

À partir du volume global de circulation de l'ensemble RD + VC estimé par le SOeS, l'ONISR a réparti ce trafic arbitrairement entre ces deux réseaux (60 % pour les RD et 40 % pour les VC), sur la base de travaux antérieurs.

Source : SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

L'autoroute apparaît le réseau le plus sûr avec un risque trois fois plus faible que sur l'ensemble des routes alors que les routes départementales apparaissent comme le réseau le moins sûr avec un risque presque deux fois plus important que sur l'ensemble des routes. Ce réseau présente aussi l'enjeu le plus fort de la mortalité routière avec 66 %.

## LES DONNÉES DÉTAILLÉES PAR TYPE DE ROUTE ET SELON LE MILIEU

Pour affiner l'analyse de l'accidentalité, le Bilan 2011 intègre des focus détaillés selon le type de route où s'est produit l'accident.

Les analyses données pour chaque route ou milieu suivent la même trame, offrant ainsi une meilleure lisibilité et facilitant les comparaisons (sauf quelques exceptions, dans le cas de développements qui auraient présenté trop peu d'intérêt).

Par ailleurs, certaines analyses ont également été éludées lorsque les effectifs en cause, trop faibles, ne permettent pas des exploitations statistiquement significatives et des interprétations solides.

### Les autoroutes

**Avertissement :** Les données d'accidents fournies dans ce chapitre intègrent les accidents survenus sur les bretelles des voies, contrairement aux éditions précédentes où ces accidents étaient comptabilisés dans la catégorie « autres voies ».

#### Linéaire et volume de circulation<sup>4</sup>

Le kilométrage d'autoroutes augmente régulièrement depuis 2000 (+ 17 % en 2011). 30 km supplémentaires ont été ouverts en 2011.

Dans le même temps, le volume de circulation s'accroît à peu près au même rythme (+17 %). Après une légère baisse inédite en 2008, le volume de circulation retrouve une tendance haussière (+ 1,4 % en 2009, + 1,8 % en 2010 et + 1,2 % en 2011). Près d'un quart du volume de trafic en France circule sur le réseau autoroutier.

<sup>4</sup> Voir également données et graphiques pages 429 et 430.



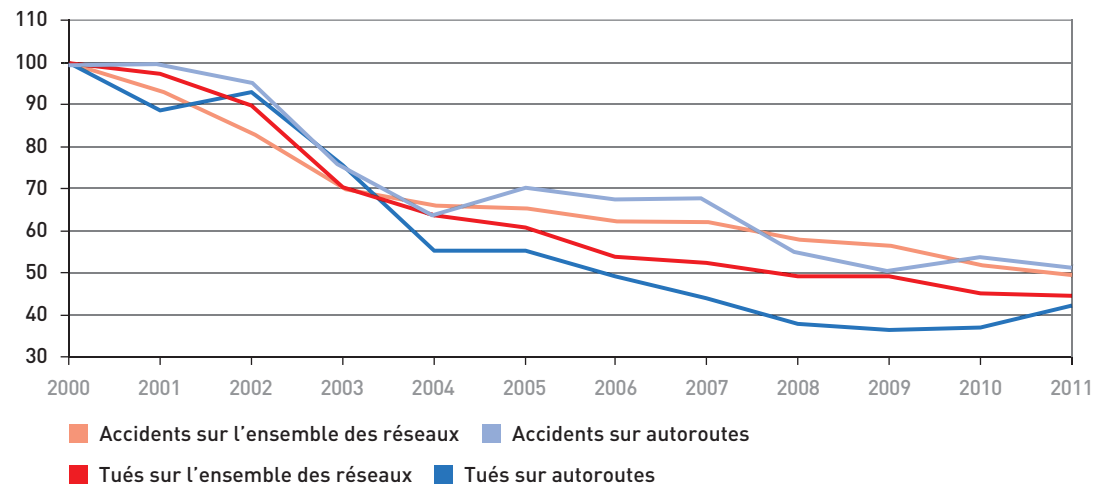
Malgré ces augmentations, la baisse des accidents corporels depuis 2000 sur autoroute par milliards de kilomètres parcourus se situe au même niveau que celle de l'ensemble des accidents (- 50 % environ) tandis que la mortalité par milliard de kilomètres parcourus sur autoroutes connaît une évolution plus favorable que l'ensemble des réseaux (- 58 % sur les autoroutes en 2011 par rapport à 2000 contre - 56 % pour l'ensemble des réseaux).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ACCIDENTALITÉ PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS SUR AUTOROUTES

| Année                 | Accidents corporels |                       | Personnes tuées |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | Autoroutes          | Ensembles des réseaux | Autoroutes      | Ensemble des réseaux |
| 2000                  | 61                  | 233,9                 | 5               | 15,8                 |
| 2001                  | 61                  | 216,6                 | 4               | 15,3                 |
| 2002                  | 58                  | 192,5                 | 4               | 14,1                 |
| 2003                  | 47                  | 163,2                 | 4               | 11,1                 |
| 2004                  | 39                  | 153,3                 | 3               | 10                   |
| 2005                  | 43                  | 152,5                 | 3               | 9,6                  |
| 2006                  | 41                  | 144,6                 | 2               | 8,5                  |
| 2007                  | 42                  | 144,7                 | 2               | 8,2                  |
| 2008                  | 34                  | 134,8                 | 2               | 7,7                  |
| 2009                  | 31                  | 131                   | 2               | 7,7                  |
| 2010                  | 33                  | 120,1                 | 2               | 7,1                  |
| 2011                  | 32                  | 115,1                 | 2               | 7                    |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 4,9 %</b>      | <b>- 4,1</b>          | <b>13,8 %</b>   | <b>- 1,5</b>         |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ POUR 1 MILLIARD DE KM PARCOURUS SUR AUTOROUTES (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Bilan général de l'accidentalité sur autoroutes

En 2011, les autoroutes enregistrent 7 % des accidents corporels et 7,4 % de personnes tuées.

Depuis 2000, l'accidentalité sur autoroute est en baisse :

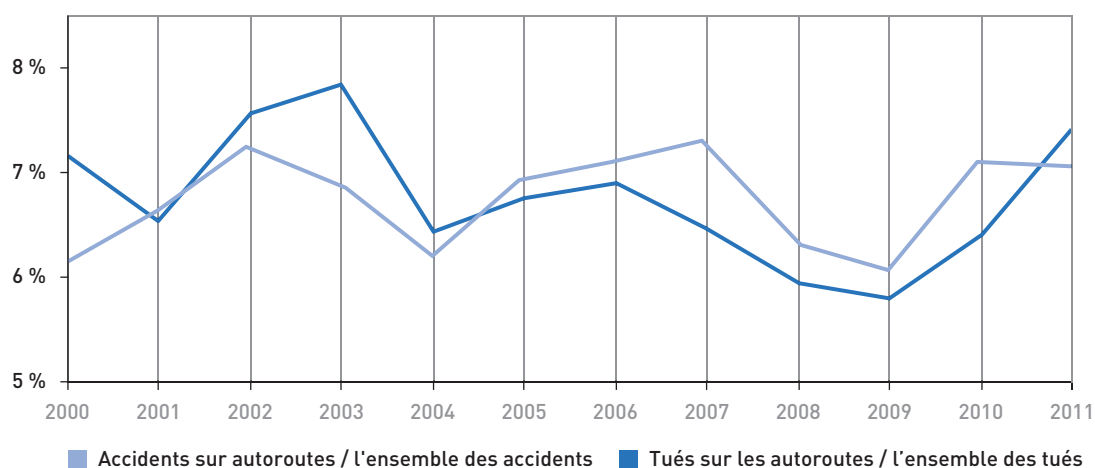
- de - 38 % pour les accidents corporels ;
- de - 50 % pour les personnes tuées ;
- et de - 42 % pour les blessés.

Cependant, sur les deux dernières années, la mortalité sur autoroute est en hausse et retrouve son niveau de 2007 (près de 300 personnes tuées). Par rapport à 2010, le nombre de personnes tuées sur autoroute a augmenté de + 15 % alors que le nombre d'accidents corporels diminue de - 3,7 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR LES AUTOROUTES

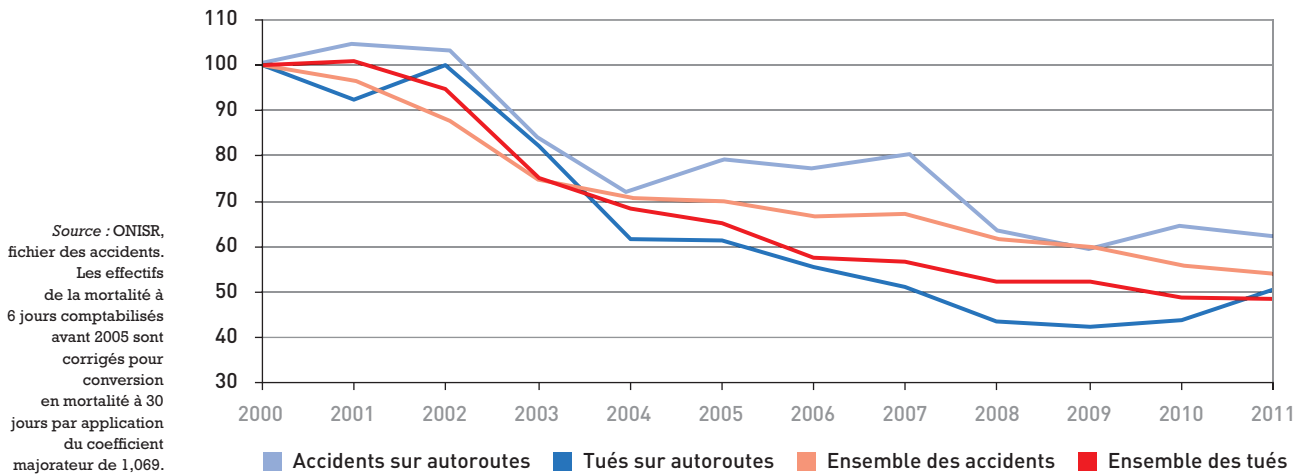
| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Personnes tuées | Blessés      | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------|--------------|---------------------------|
| 2000                  | 7 401               | ND                     | 585             | 10 717       | ND                        |
| 2001                  | 7 733               | ND                     | 540             | 11 113       | ND                        |
| 2002                  | 7 596               | ND                     | 586             | 10 719       | ND                        |
| 2003                  | 6 161               | ND                     | 481             | 8 604        | ND                        |
| 2004                  | 5 285               | ND                     | 360             | 7 445        | ND                        |
| 2005                  | 5 827               | 314                    | 359             | 8 097        | 2 702                     |
| 2006                  | 5 693               | 276                    | 325             | 7 938        | 2 529                     |
| 2007                  | 5 905               | 267                    | 299             | 8 186        | 2 292                     |
| 2008                  | 4 703               | 208                    | 254             | 6 612        | 1 981                     |
| 2009                  | 4 368               | 217                    | 248             | 6 106        | 1 860                     |
| 2010                  | 4 756               | 226                    | 256             | 6 542        | 2 156                     |
| 2011                  | 4 581               | 248                    | 295             | 6 217        | 1 983                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,7 %</b>      | <b>9,7 %</b>           | <b>15,2 %</b>   | <b>- 5 %</b> | <b>- 8 %</b>              |

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES AUTOROUTES DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE AUTOROUTES ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Les accidents corporels sur autoroute connaissent des évolutions erratiques d'une année sur l'autre mais la tendance à la baisse est en retrait par rapport à l'ensemble des accidents (- 38 % sur autoroutes contre - 46 % sur l'ensemble des réseaux).

L'évolution de la mortalité sur autoroute connaît une tendance à la hausse depuis 2009 après avoir connu une baisse spectaculaire en 2003 et 2004 suivie d'une autre baisse significative entre 2005 et 2007.

Les usagers<sup>5</sup> accidentés sur les autoroutes

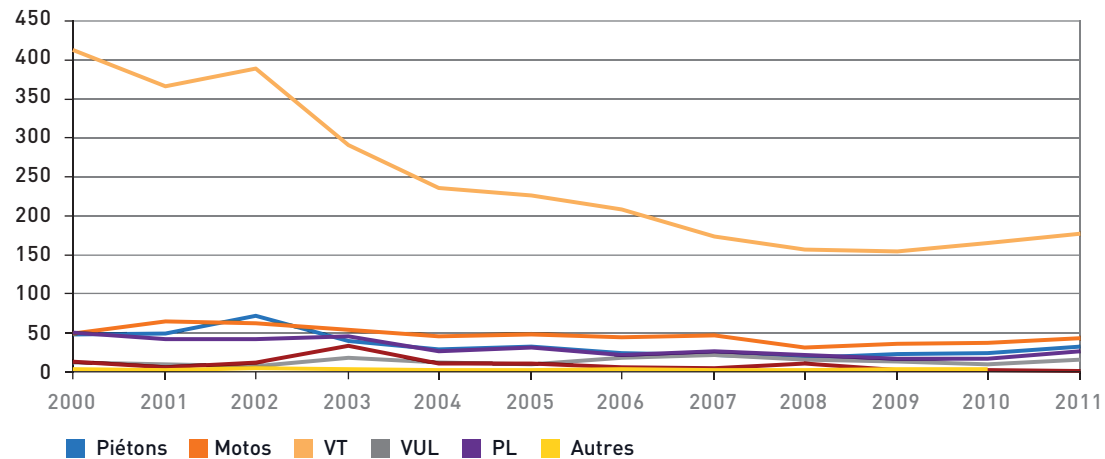
Sur les autoroutes, certains véhicules sont interdits à la circulation comme les bicyclettes ou les cyclomoteurs. Il en découle une répartition par usager des accidents corporels et des personnes tuées spécifiques.

<sup>5</sup> Voir chapitre du bilan relatif aux véhicules utilitaires alertant sur la discontinuité des séries dans l'enregistrement de ces véhicules au sein du fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

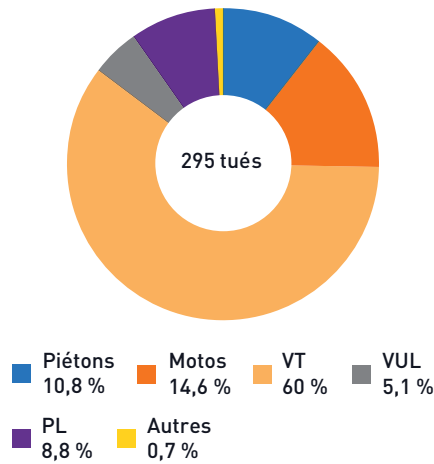
| Année     | Accidents corporels |      |        |       |       |      |       |     |        | Personnes tuées |      |       |       |      |     |       |    |        |
|-----------|---------------------|------|--------|-------|-------|------|-------|-----|--------|-----------------|------|-------|-------|------|-----|-------|----|--------|
|           | Piét.               | Vélo | Cyclo  | Moto  | VT    | VU   | PL    | TC  | Autres | Piét.           | Vélo | Cyclo | Moto  | VT   | VU  | PL    | TC | Autres |
| 2000      | 115                 | 6    | 18     | 1 003 | 6 558 | 465  | 1 203 | 44  | 57     | 48              | 0    | 0     | 49    | 413  | 12  | 50    | 12 | 1      |
| 2001      | 108                 | 5    | 20     | 1 112 | 6 850 | 460  | 1 228 | 39  | 77     | 49              | 0    | 2     | 65    | 367  | 10  | 42    | 5  | 0      |
| 2002      | 137                 | 1    | 10     | 1 056 | 6 696 | 444  | 1 234 | 51  | 61     | 72              | 1    | 0     | 62    | 389  | 7   | 42    | 11 | 2      |
| 2003      | 69                  | 2    | 15     | 929   | 5 410 | 377  | 1 079 | 33  | 49     | 40              | 0    | 1     | 53    | 291  | 18  | 45    | 32 | 1      |
| 2004      | 55                  | 4    | 14     | 873   | 4 642 | 312  | 928   | 32  | 54     | 29              | 1    | 0     | 45    | 236  | 12  | 27    | 10 | 0      |
| 2005      | 72                  | 7    | 35     | 1 118 | 5 019 | 342  | 1 047 | 38  | 80     | 32              | 0    | 2     | 48    | 226  | 10  | 31    | 10 | 0      |
| 2006      | 64                  | 4    | 20     | 1 043 | 4 693 | 623  | 1 149 | 31  | 67     | 24              | 1    | 3     | 44    | 208  | 18  | 21    | 5  | 1      |
| 2007      | 61                  | 4    | 26     | 1 202 | 4 902 | 714  | 1 099 | 32  | 78     | 22              | 1    | 1     | 47    | 174  | 22  | 26    | 4  | 0      |
| 2008      | 45                  | 3    | 20     | 954   | 3 911 | 582  | 862   | 29  | 46     | 18              | 0    | 0     | 31    | 157  | 16  | 22    | 10 | 0      |
| 2009      | 43                  | 1    | 19     | 962   | 3 666 | 544  | 691   | 30  | 37     | 23              | 1    | 2     | 36    | 154  | 13  | 17    | 1  | 1      |
| 2010      | 54                  | 0    | 18     | 1 142 | 3 927 | 611  | 799   | 20  | 37     | 24              | 0    | 1     | 37    | 165  | 10  | 17    | 1  | 1      |
| 2011      | 67                  | 2    | 11     | 1 192 | 3 755 | 633  | 770   | 23  | 46     | 32              | 0    | 0     | 43    | 177  | 15  | 26    | 0  | 2      |
| Var.      |                     |      |        |       |       |      |       |     |        |                 |      |       |       |      |     |       |    |        |
| 2011/2010 | 24,1%               | ND   | -38,9% | 4,4%  | -4,4% | 3,6% | -3,6% | 15% | 24,3%  | 33,3%           | ND   | NS    | 16,2% | 7,3% | 50% | 52,9% | NS | NS     |

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR AUTOROUTES PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES SUR AUTOROUTES PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

En premier lieu, il convient de noter une représentation plus forte des poids lourds (9 %) alors qu'elle est de 1,7 % sur l'ensemble des réseaux. En second lieu, la mortalité piétonne est très élevée (11 %) alors que la circulation piétonne est interdite sur ces voies. Ces proportions restent stables d'une année sur l'autre.

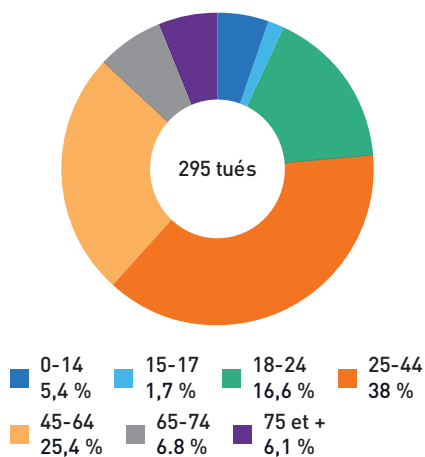
Par rapport à 2000, la baisse de la mortalité a surtout bénéficié aux usagers des voitures de tourisme (- 57 % en 2011). Les parts de mortalité des autres catégories d'usagers n'ont pas évolué.

Par référence à 2010, la mortalité des automobilistes augmente de + 12 tués, celle des utilisateurs de poids lourds de + 9 tués, celle des motocyclistes de + 6 tués et celle des utilisateurs de véhicules utilitaires légers de + 5 tués.

Classes d'âge des victimes sur les autoroutes

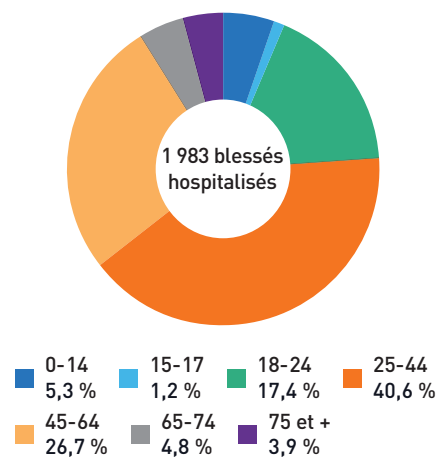
Si la mortalité sur autoroute en 2011 pèse 7 % de l'ensemble de la mortalité routière, pour la classe d'âge des moins de 14 ans, elle est de 12 % avec 16 tués qui sont des passagers. La classe d'âge la plus concernée est celle des 25-44 ans avec 112 tués en 2011, soit 38 % de la mortalité autoroutière contre 32 % tous réseaux confondus (et 9 % de cette classe d'âge).

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES SUR AUTOROUTES PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 - BLESSÉS HOSPITALISÉS SUR AUTOROUTES PAR CLASSE D'ÂGE



## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES PAR CLASSE D'ÂGE

| Année             | Personnes tuées |      |       |        |        |        |       |         |        | Blessés hospitalisés |       |         |         |        |       |         |         |       |
|-------------------|-----------------|------|-------|--------|--------|--------|-------|---------|--------|----------------------|-------|---------|---------|--------|-------|---------|---------|-------|
|                   | Inc             | 0-14 | 15-17 | 18-24  | 25-44  | 45-64  | 65-74 | 75 et + | total  | Inc                  | 0-14  | 15-17   | 18-24   | 25-44  | 45-64 | 65-74   | 75 et + | total |
| 2000              | 24              | 32   | 9     | 94     | 228    | 135    | 35    | 29      | 585    | ND                   | ND    | ND      | ND      | ND     | ND    | ND      | ND      | ND    |
| 2001              | 6               | 28   | 12    | 86     | 229    | 137    | 28    | 15      | 540    | ND                   | ND    | ND      | ND      | ND     | ND    | ND      | ND      | ND    |
| 2002              | 9               | 30   | 7     | 96     | 233    | 127    | 52    | 31      | 586    | ND                   | ND    | ND      | ND      | ND     | ND    | ND      | ND      | ND    |
| 2003              | 9               | 17   | 5     | 65     | 186    | 120    | 53    | 26      | 481    | ND                   | ND    | ND      | ND      | ND     | ND    | ND      | ND      | ND    |
| 2004              | 5               | 10   | 12    | 72     | 145    | 82     | 19    | 15      | 360    | ND                   | ND    | ND      | ND      | ND     | ND    | ND      | ND      | ND    |
| 2005              | 0               | 8    | 3     | 53     | 141    | 95     | 25    | 34      | 359    | 22                   | 116   | 46      | 485     | 1 204  | 593   | 135     | 101     | 2 702 |
| 2006              | 1               | 12   | 10    | 45     | 115    | 101    | 22    | 19      | 325    | 27                   | 123   | 39      | 468     | 1 009  | 636   | 135     | 92      | 2 529 |
| 2007              | 0               | 15   | 2     | 37     | 111    | 86     | 24    | 24      | 299    | 13                   | 110   | 47      | 396     | 963    | 543   | 109     | 111     | 2 292 |
| 2008              | 0               | 9    | 6     | 46     | 93     | 57     | 25    | 18      | 254    | 1                    | 105   | 28      | 362     | 823    | 484   | 103     | 75      | 1 981 |
| 2009              | 0               | 7    | 6     | 44     | 92     | 61     | 21    | 17      | 248    | 2                    | 73    | 27      | 344     | 745    | 490   | 105     | 74      | 1 860 |
| 2010              | 0               | 12   | 5     | 44     | 93     | 66     | 10    | 26      | 256    | 1                    | 103   | 33      | 418     | 884    | 519   | 107     | 91      | 2 156 |
| 2011              | 0               | 16   | 5     | 49     | 112    | 75     | 20    | 18      | 295    | 0                    | 105   | 24      | 345     | 806    | 530   | 95      | 78      | 1 983 |
| Var.<br>2011/2010 | ND              | NS   | 0 %   | 11,4 % | 20,4 % | 13,6 % | 100 % | -30,8 % | 15,2 % | NS                   | 1,9 % | -27,3 % | -17,5 % | -8,8 % | 2,1 % | -11,2 % | -14,3 % | -8 %  |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Par rapport à 2000, alors que la baisse de la mortalité sur autoroutes est de - 47 % (en tenant compte uniquement des personnes dont l'âge est connu), celle des 0-14 ans et des 25-44 ans est la plus forte (respectivement - 50 % et - 51 %).

#### Les autoroutes – collisions et obstacles<sup>6</sup>

La répartition des types de collision sur autoroute s'analyse au regard de la spécificité de la circulation sur ce réseau. La baisse de la mortalité a légèrement modifié cette répartition.

Les accidents mortels de véhicule seul sans piéton sont les plus fréquents sur autoroute mais la part de cette mortalité est passée de 39 % en 2000 à 29 % en 2011.

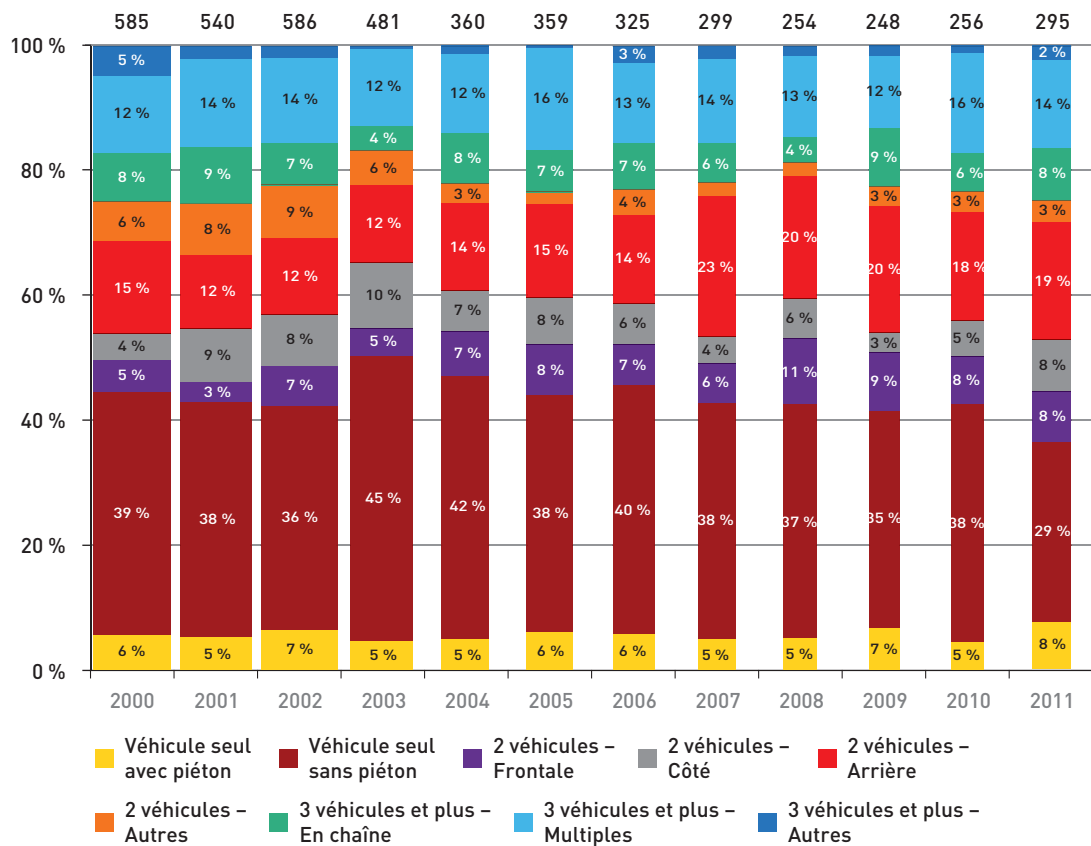
La part de la mortalité résultant d'un accident mortel en présence d'un piéton n'est pas négligeable sur un réseau où leur circulation est interdite. Elle passe de 6 à 8 % entre 2000 et 2011. De la même façon, la part des accidents frontaux est conséquente alors que ce type de choc est a priori empêché par la séparation physique des flux. Ce sont souvent des franchissements de terre-plein central impliquant un poids lourd. Leur part progresse de 5 % en 2000 à 8 % en 2011 avec une pointe à 11 % en 2008.

Les données du fichier national des accidents ne permettent pas de faire émerger des facteurs supposés de ces accidents comme le non-respect des distances de sécurité, l'alcool ou la somnolence. Cela nécessite une analyse détaillée des procès-verbaux d'accident, analyse que réalise chaque année l'Association française des sociétés d'autoroutes et qui fait l'objet d'une publication spécifique.

<sup>6</sup> Voir chapitre du bilan relatif aux obstacles précisant la définition de cette rubrique du fichier des accidents et les limites de son interprétation.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR AUTOROUTES SELON LES TYPES DE COLLISIONS

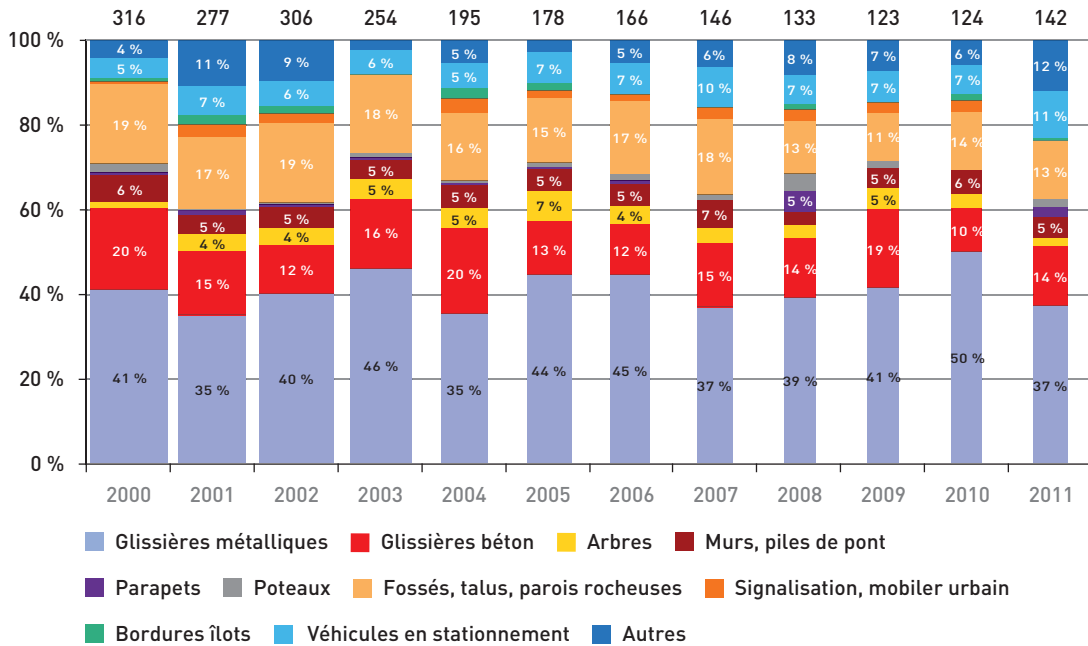
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Depuis 2000, la part de la mortalité dans les accidents avec choc des véhicules contre obstacles fixes a perdu 6 points (passant de 54 % en 2000 à 48 % en 2011).

Logiquement, les glissières de sécurité, qui empêchent les véhicules de sortir de la chaussée ou d'aller sur la voie opposée, qu'elles soient métalliques ou en béton, sont les obstacles les plus percutés sur les autoroutes lors des accidents mortels (51 % des personnes tuées en 2011). Une part non négligeable des accidents mortels surviennent contre un véhicule en stationnement. Cette part augmente nettement entre 2000 et 2011 passant de 5 % à 11 %. Il reste un nombre non négligeable d'accidents mortels contre des arbres, des poteaux, des parapets ou des fossés même si la part de cette mortalité sur autoroute descend de 16 % à 12 % entre 2000 et 2011.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR AUTOROUTES AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

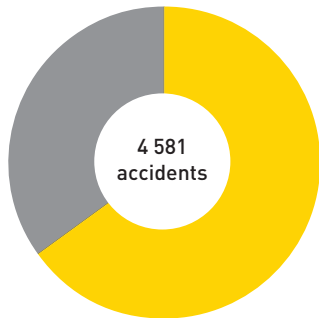


Source : ONISR, fichier des accidents. Les tués comptabilisés avant 2005 sont corrigés uniformément de tués à 6 jours en tués à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les autoroutes et la luminosité dans l'accidentalité (jour versus nuit)

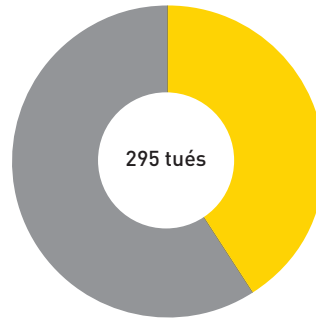
En 2011, les accidents sur les autoroutes se sont déroulés de jour (65 %). La mortalité de nuit ressort à 59 % (soit 174 personnes tuées). Ces parts diffèrent de l'ensemble des réseaux (69 % d'accidents le jour et 44 % de personnes tuées la nuit).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS SUR AUTOROUTES SELON LA LUMINOSITÉ



Jour 65,1 %    Nuit 34,9 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR AUTOROUTES SELON LA LUMINOSITÉ



Jour 41 %    Nuit 59 %

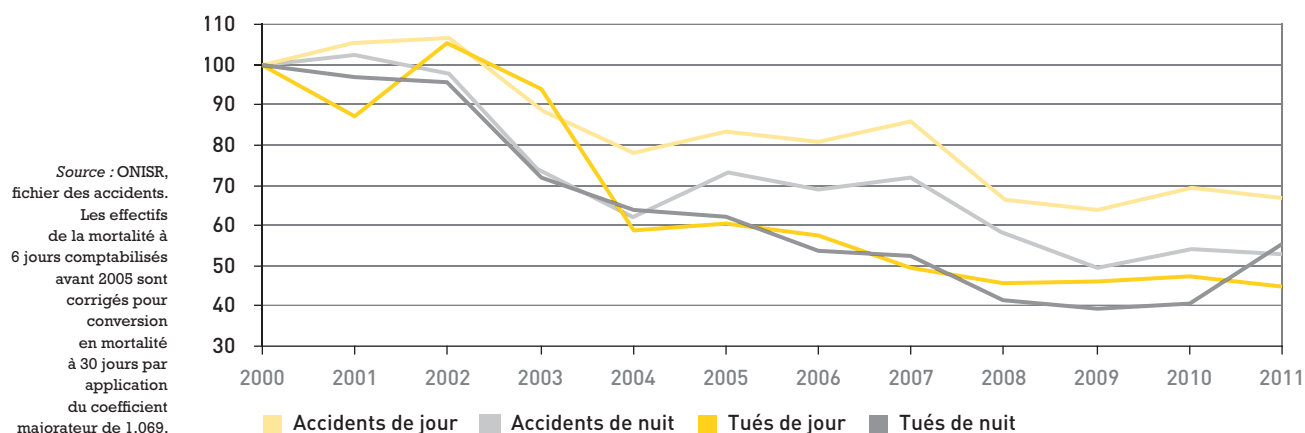
Source : ONISR, fichier des accidents.



↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES JOUR VERSUS NUIT

| Année          | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 4 416               | 270             | ND                   | 2 985               | 314             | ND                   | 7 401               | 585             | ND                   |
| 2001           | 4 685               | 235             | ND                   | 3 048               | 305             | ND                   | 7 733               | 540             | ND                   |
| 2002           | 4 687               | 285             | ND                   | 2 909               | 300             | ND                   | 7 596               | 586             | ND                   |
| 2003           | 3 936               | 254             | ND                   | 2 225               | 227             | ND                   | 6 161               | 481             | ND                   |
| 2004           | 3 412               | 159             | ND                   | 1 873               | 201             | ND                   | 5 285               | 360             | ND                   |
| 2005           | 3 656               | 164             | 1 592                | 2 171               | 195             | 1 110                | 5 827               | 359             | 2 702                |
| 2006           | 3 612               | 156             | 1 565                | 2 081               | 169             | 964                  | 5 693               | 325             | 2 529                |
| 2007           | 3 774               | 134             | 1 424                | 2 131               | 165             | 868                  | 5 905               | 299             | 2 292                |
| 2008           | 2 974               | 124             | 1 163                | 1 729               | 130             | 818                  | 4 703               | 254             | 1 981                |
| 2009           | 2 864               | 125             | 1 190                | 1 504               | 123             | 670                  | 4 368               | 248             | 1 860                |
| 2010           | 3 109               | 128             | 1 348                | 1 647               | 128             | 808                  | 4 756               | 256             | 2 156                |
| 2011           | 2 982               | 121             | 1 230                | 1 599               | 174             | 753                  | 4 581               | 295             | 1 983                |
| Var. 2011/2010 | - 4,1 %             | - 5,5 %         | - 8,8 %              | - 2,9 %             | 35,9 %          | - 6,8 %              | - 3,7 %             | 15,2 %          | - 8 %                |

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES – JOUR VERSUS NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Depuis 2000, les accidents de nuit se sont réduits plus fortement que ceux de jour (- 45 % pour les accidents de nuit contre - 30 % pour les accidents de jour).

Les évolutions de la mortalité étaient équivalentes entre le jour et la nuit jusqu'en 2010.

L'année 2011 semble confirmer le constat de 2010. L'intégralité de la hausse de la mortalité sur autoroute en 2011 par rapport à 2010 est due à la hausse importante des accidents survenant la nuit (+ 46 personnes tuées : 174 en 2011 contre 128 en 2010). Entre 2009 et 2011, la mortalité de jour a baissé de - 3 % et celle de nuit a augmenté de + 41 %.

Les autoroutes et l'accidentalité selon les mois, jours et heures

Les accidents et les tués sur les autoroutes selon les mois et les jours sont caractérisés par des variations erratiques entre 2000 et 2011 mais qui tendent à s'atténuer aux fils des années.

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 6,8 % au minimum (février avec 396 accidents en moyenne) pour atteindre 9,4 % au maximum (juillet avec 546 accidents

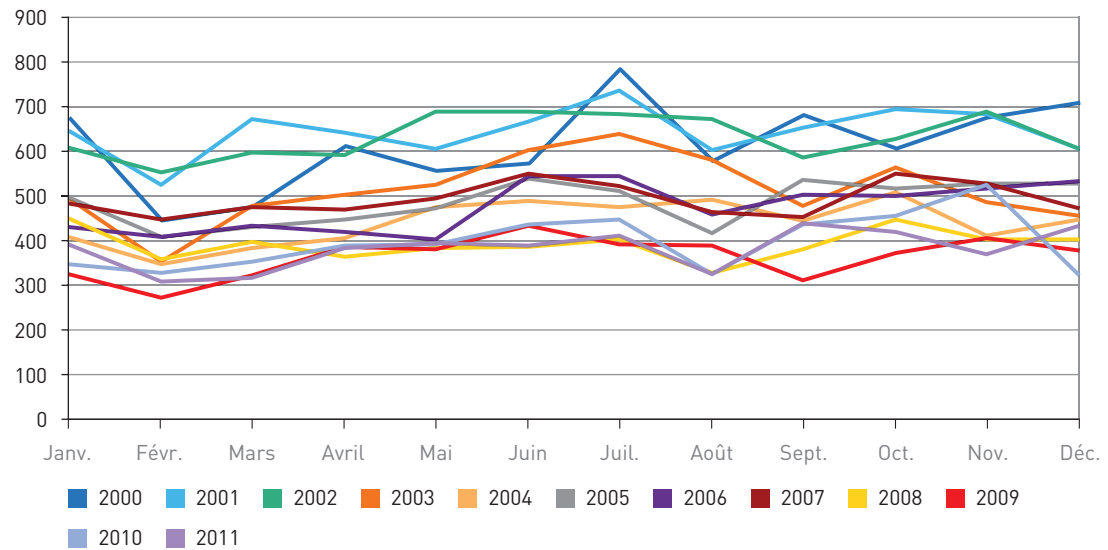
en moyenne). Pour les personnes tuées, l'écart entre les deux mois extrêmes est de 5,5 points (6 % en février contre 11,5 % en juillet en moyenne). Juillet reste le plus souvent le mois le plus meurtrier sur les autoroutes. Ce fut le cas en 2011 avec 44 personnes tuées (15 % de la mortalité autoroutière de 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES SELON LE MOIS

|                   |                     | Janv.   | Févr.  | Mars   | Avr.   | Mai   | Juin  | Juil.  | Août   | Sept.  | Oct.    | Nov.    | Déc.   |
|-------------------|---------------------|---------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|
| 2000              | Accidents corporels | 679     | 447    | 477    | 615    | 558   | 576   | 786    | 581    | 684    | 607     | 679     | 712    |
|                   | Personnes tuées     | 40      | 35     | 30     | 47     | 43    | 50    | 75     | 67     | 63     | 41      | 53      | 41     |
| 2001              | Accidents corporels | 646     | 524    | 673    | 642    | 606   | 667   | 736    | 603    | 652    | 695     | 684     | 605    |
|                   | Personnes tuées     | 43      | 36     | 37     | 36     | 35    | 42    | 77     | 59     | 43     | 34      | 44      | 53     |
| 2002              | Accidents corporels | 607     | 554    | 597    | 593    | 688   | 690   | 684    | 671    | 587    | 629     | 690     | 606    |
|                   | Personnes tuées     | 50      | 49     | 56     | 36     | 49    | 52    | 56     | 45     | 36     | 53      | 57      | 46     |
| 2003              | Accidents corporels | 494     | 354    | 479    | 504    | 524   | 604   | 638    | 580    | 477    | 564     | 487     | 456    |
|                   | Personnes tuées     | 34      | 19     | 35     | 43     | 82    | 51    | 50     | 62     | 34     | 20      | 29      | 20     |
| 2004              | Accidents corporels | 409     | 348    | 384    | 406    | 476   | 489   | 474    | 492    | 444    | 507     | 410     | 446    |
|                   | Personnes tuées     | 21      | 24     | 19     | 26     | 28    | 28    | 35     | 47     | 29     | 42      | 32      | 30     |
| 2005              | Accidents corporels | 497     | 407    | 430    | 446    | 471   | 538   | 510    | 416    | 537    | 518     | 528     | 529    |
|                   | Personnes tuées     | 30      | 25     | 35     | 31     | 25    | 50    | 26     | 32     | 24     | 23      | 27      | 31     |
| 2006              | Accidents corporels | 430     | 408    | 432    | 419    | 403   | 545   | 544    | 457    | 504    | 499     | 518     | 534    |
|                   | Personnes tuées     | 24      | 14     | 22     | 27     | 26    | 35    | 49     | 17     | 26     | 24      | 23      | 38     |
| 2007              | Accidents corporels | 482     | 447    | 475    | 470    | 495   | 550   | 523    | 464    | 452    | 549     | 527     | 471    |
|                   | Personnes tuées     | 24      | 16     | 28     | 36     | 26    | 33    | 41     | 22     | 21     | 22      | 18      | 12     |
| 2008              | Accidents corporels | 451     | 357    | 398    | 365    | 384   | 385   | 402    | 327    | 380    | 447     | 404     | 403    |
|                   | Personnes tuées     | 18      | 11     | 27     | 20     | 34    | 14    | 28     | 18     | 20     | 28      | 16      | 20     |
| 2009              | Accidents corporels | 324     | 271    | 323    | 385    | 380   | 434   | 393    | 390    | 312    | 373     | 405     | 378    |
|                   | Personnes tuées     | 13      | 10     | 18     | 27     | 16    | 25    | 28     | 30     | 22     | 21      | 21      | 17     |
| 2010              | Accidents corporels | 347     | 328    | 353    | 389    | 391   | 436   | 446    | 325    | 437    | 456     | 526     | 322    |
|                   | Personnes tuées     | 12      | 16     | 18     | 25     | 23    | 29    | 31     | 17     | 31     | 21      | 14      | 19     |
| 2011              | Accidents corporels | 392     | 309    | 318    | 384    | 394   | 388   | 411    | 324    | 440    | 420     | 369     | 432    |
|                   | Personnes tuées     | 31      | 19     | 19     | 37     | 20    | 20    | 30     | 20     | 29     | 18      | 28      | 24     |
| Moy.<br>2000/2011 | Accidents corporels | 480     | 396    | 445    | 468    | 481   | 525   | 546    | 469    | 492    | 522     | 519     | 491    |
|                   | Personnes tuées     | 28      | 23     | 29     | 33     | 34    | 36    | 44     | 36     | 32     | 29      | 30      | 29     |
| %<br>par mois     | Accidents corporels | 8,2 %   | 6,8 %  | 7,6 %  | 8 %    | 8,2 % | 9 %   | 9,4 %  | 8 %    | 8,4 %  | 8,9 %   | 8,9 %   | 8,4 %  |
|                   | Personnes tuées     | 7,4 %   | 6 %    | 7,5 %  | 8,5 %  | 8,9 % | 9,4 % | 11,5 % | 9,5 %  | 8,2 %  | 7,6 %   | 7,9 %   | 7,7 %  |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 13 %    | -5,8 % | -9,9 % | -1,3 % | 0,8 % | -11 % | -7,8 % | -0,3 % | 0,7 %  | -7,9 %  | -29,8 % | 34,2 % |
|                   | Personnes tuées     | 158,3 % | 18,8 % | 5,6 %  | 48 %   | -13 % | -31 % | -3,2 % | 17,6 % | -6,5 % | -14,3 % | 100 %   | 26,3 % |

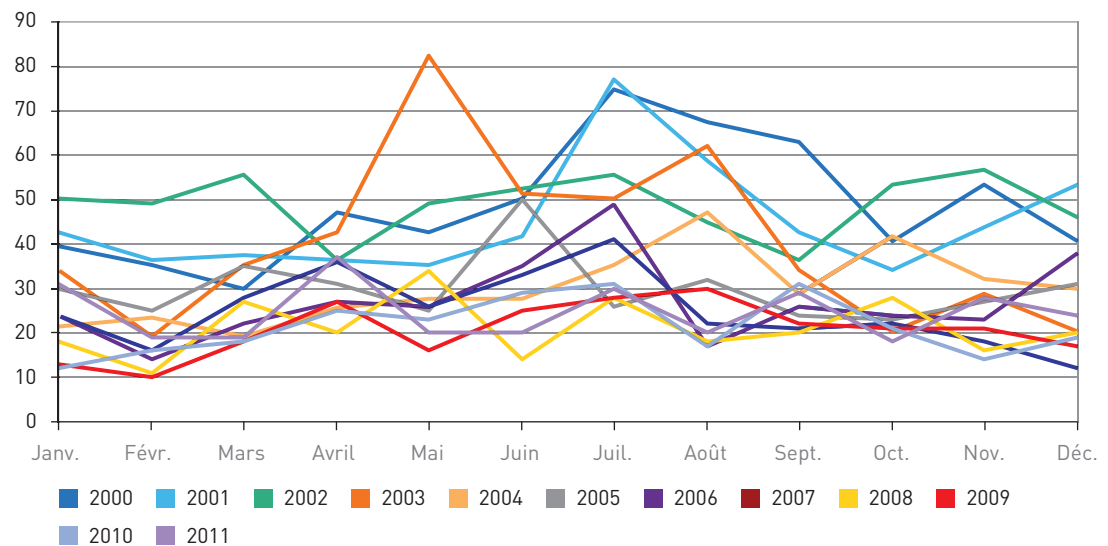
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR AUTOROUTES SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR AUTOROUTES SELON LES MOIS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Dans la semaine, le plus grand nombre d'accidents est observé le vendredi (16 % en moyenne journalière de 2000 à 2010). Les jours de la semaine de forte mortalité sont le samedi (19 % en moyenne journalière de 2000 à 2011) et le dimanche (16 % en moyenne journalière de 2000 à 2011).

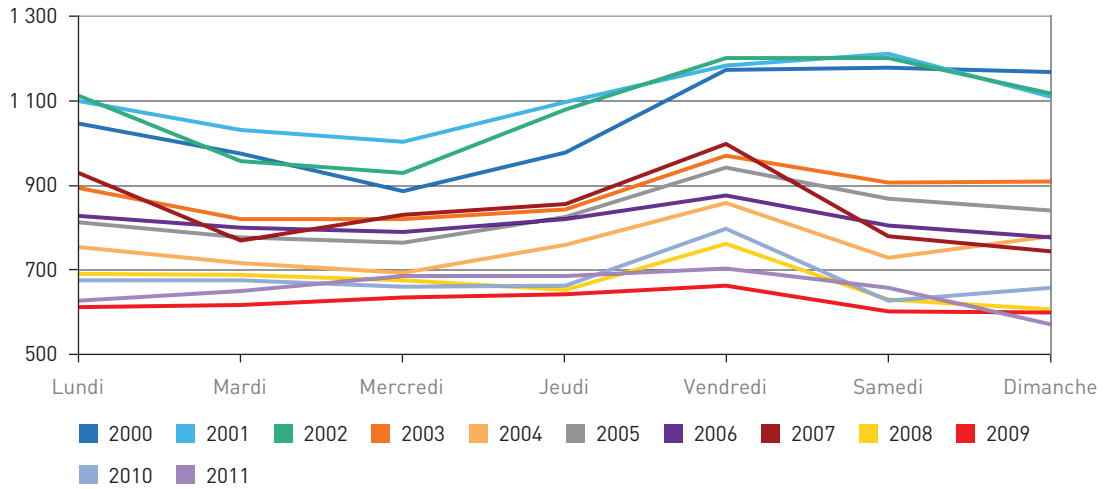
En 2011, seuls les jeudis et vendredis voient leur mortalité en baisse (respectivement - 9 tués et - 14 tués).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES SELON LE JOUR

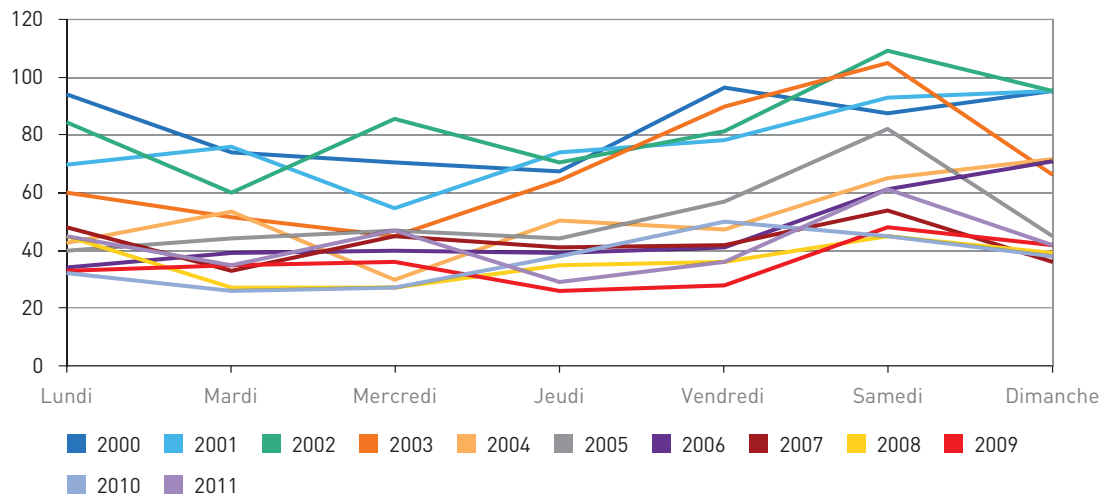
|                   |                     | Lundi   | Mardi  | Mercredi | Jeudi    | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|-------------------|---------------------|---------|--------|----------|----------|----------|--------|----------|
| 2000              | Accidents corporels | 1 046   | 975    | 885      | 977      | 1 172    | 1 179  | 1 167    |
|                   | Personnes tuées     | 94      | 74     | 71       | 67       | 96       | 88     | 95       |
| 2001              | Accidents corporels | 1 100   | 1 031  | 1 003    | 1 096    | 1 182    | 1 211  | 1 110    |
|                   | Personnes tuées     | 69      | 76     | 55       | 74       | 78       | 93     | 95       |
| 2002              | Accidents corporels | 1 112   | 957    | 928      | 1 078    | 1 202    | 1 202  | 1 117    |
|                   | Personnes tuées     | 84      | 60     | 86       | 71       | 81       | 109    | 95       |
| 2003              | Accidents corporels | 894     | 821    | 819      | 843      | 969      | 906    | 909      |
|                   | Personnes tuées     | 60      | 51     | 45       | 64       | 90       | 105    | 66       |
| 2004              | Accidents corporels | 754     | 715    | 692      | 759      | 857      | 729    | 779      |
|                   | Personnes tuées     | 43      | 53     | 30       | 50       | 47       | 65     | 72       |
| 2005              | Accidents corporels | 812     | 776    | 764      | 826      | 942      | 867    | 840      |
|                   | Personnes tuées     | 40      | 44     | 47       | 44       | 57       | 82     | 45       |
| 2006              | Accidents corporels | 827     | 799    | 790      | 821      | 875      | 805    | 776      |
|                   | Personnes tuées     | 34      | 39     | 40       | 39       | 41       | 61     | 71       |
| 2007              | Accidents corporels | 930     | 770    | 829      | 855      | 997      | 779    | 745      |
|                   | Personnes tuées     | 48      | 33     | 45       | 41       | 42       | 54     | 36       |
| 2008              | Accidents corporels | 690     | 689    | 675      | 652      | 761      | 629    | 607      |
|                   | Personnes tuées     | 45      | 27     | 27       | 35       | 36       | 45     | 39       |
| 2009              | Accidents corporels | 612     | 617    | 634      | 641      | 663      | 601    | 600      |
|                   | Personnes tuées     | 33      | 35     | 36       | 26       | 28       | 48     | 42       |
| 2010              | Accidents corporels | 674     | 676    | 661      | 662      | 797      | 628    | 658      |
|                   | Personnes tuées     | 32      | 26     | 27       | 38       | 50       | 45     | 38       |
| 2011              | Accidents corporels | 628     | 649    | 685      | 685      | 704      | 658    | 572      |
|                   | Personnes tuées     | 45      | 35     | 47       | 29       | 36       | 61     | 42       |
| Moy.<br>2000-2011 | Accidents           | 840     | 790    | 780      | 825      | 927      | 850    | 823      |
|                   | Tués                | 52      | 46     | 46       | 48       | 57       | 71     | 61       |
| %<br>par jour     | Accidents           | 14,4 %  | 13,5 % | 13,4 %   | 14,1 %   | 15,9 %   | 14,6 % | 14,1 %   |
|                   | Tués                | 13,7 %  | 12,1 % | 12,1 %   | 12,6 %   | 14,9 %   | 18,7 % | 16 %     |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | - 6,8 % | - 4 %  | 3,6 %    | 3,5 %    | - 11,7 % | 4,8 %  | - 13,1 % |
|                   | Personnes tuées     | 40,6 %  | 34,6 % | 74,1 %   | - 23,7 % | - 28 %   | 35,6 % | 10,5 %   |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS SUR AUTOROUTES SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR AUTOROUTES SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

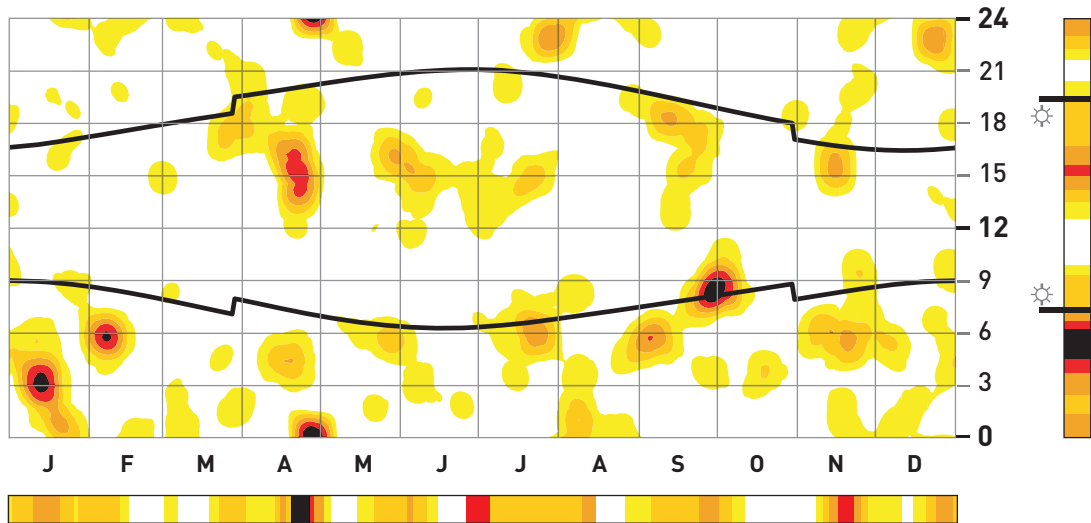
La répartition horaire de la mortalité sur autoroute en 2011, traduite dans le graphe <sup>7</sup> ci-après, marque quelques pointes de concentration en période nocturne du matin.

Le nombre de personnes tuées par jour est en moyenne inférieur à l'unité alors que tous réseaux confondus 11 personnes décèdent en moyenne chaque jour.

La journée du 28 avril 2011 a été particulièrement meurtrière, avec 7 personnes tuées dans un seul accident mortel.

<sup>7</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ TOUTES CATÉGORIES SUR LES AUTOROUTES SELON LE MOIS ET L'HEURE



| Tués/heure | 0,02 | 0,06 | 0,11 | 0,15 | 0,20 | 0,24 | Moy. 0,03 |
|------------|------|------|------|------|------|------|-----------|
|            |      |      |      |      |      |      |           |

|         |      |      |      |     |     |     |            |
|---------|------|------|------|-----|-----|-----|------------|
| Tués    | 102  | 105  | 45   | 25  | 12  | 6   | Tot. 295   |
| % tués  | 35 % | 36 % | 15 % | 8 % | 4 % | 2 % | Tot. 100 % |
| % année | 73 % | 20 % | 5 %  | 2 % | 1 % | 0 % | Tot. 100 % |

**Niveau de mortalité selon les couleurs**

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 295 tués/an, soit 0,03 tué/heure

Source : fichier BAAC, ONISR.

L'alcoolémie des conducteurs dans les accidents sur les autoroutes

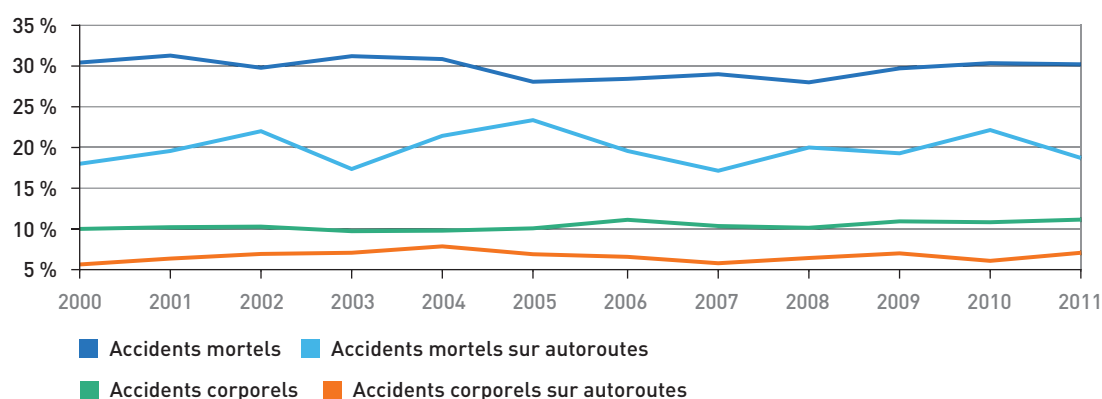
En 2011, 5,1 % des accidents corporels et 4,3 % des accidents mortels impliquant un conducteur alcoolisé se sont produits sur autoroute. Ces parts sont inférieures à celles de l'ensemble des accidents sur autoroutes (respectivement 7,2 % et 6,9 %).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

| Année          |                     | Total des conducteurs impliqués | dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|----------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000           | Accidents corporels | 7 401                           | 6 658                       | 90                                      | 367                                  | 5,5                                       |
|                | Accidents mortels   | 464                             | 339                         | 73,1                                    | 61                                   | 18  |
| 2001           | Accidents corporels | 7 733                           | 6 957                       | 90                                      | 439                                  | 6,3                                       |
|                | Accidents mortels   | 440                             | 337                         | 76,6                                    | 66                                   | 19,6                                      |
| 2002           | Accidents corporels | 7 596                           | 6 810                       | 89,7                                    | 466                                  | 6,8                                       |
|                | Accidents mortels   | 467                             | 346                         | 74,1                                    | 76                                   | 22  |
| 2003           | Accidents corporels | 6 161                           | 5 580                       | 90,6                                    | 391                                  | 7   |
|                | Accidents mortels   | 368                             | 253                         | 68,8                                    | 44                                   | 17,4                                      |
| 2004           | Accidents corporels | 5 285                           | 3 850                       | 72,8                                    | 302                                  | 7,8                                       |
|                | Accidents mortels   | 284                             | 182                         | 64,1                                    | 39                                   | 21,4                                      |
| 2005           | Accidents corporels | 5 827                           | 4 996                       | 85,7                                    | 347                                  | 6,9                                       |
|                | Accidents mortels   | 314                             | 287                         | 91,4                                    | 67                                   | 23,3                                      |
| 2006           | Accidents corporels | 5 693                           | 5 067                       | 89                                      | 341                                  | 6,7                                       |
|                | Accidents mortels   | 276                             | 225                         | 81,5                                    | 44                                   | 19,6                                      |
| 2007           | Accidents corporels | 5 905                           | 5 184                       | 87,8                                    | 309                                  | 6   |
|                | Accidents mortels   | 267                             | 198                         | 74,2                                    | 34                                   | 17,2                                      |
| 2008           | Accidents corporels | 4 703                           | 4 129                       | 87,8                                    | 262                                  | 6,3                                       |
|                | Accidents mortels   | 208                             | 170                         | 81,7                                    | 34                                   | 20  |
| 2009           | Accidents corporels | 4 368                           | 3 791                       | 86,8                                    | 262                                  | 6,9                                       |
|                | Accidents mortels   | 217                             | 176                         | 81,1                                    | 34                                   | 19,3                                      |
| 2010           | Accidents corporels | 4 756                           | 4 148                       | 87,2                                    | 244                                  | 5,9                                       |
|                | Accidents mortels   | 226                             | 185                         | 81,9                                    | 41                                   | 22,2                                      |
| 2011           | Accidents corporels | 4 581                           | 4 056                       | 88,5                                    | 289                                  | 7,1                                       |
|                | Accidents mortels   | 248                             | 198                         | 79,8                                    | 37                                   | 18,7                                      |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | - 3,7 %                         | - 2,2 %                     | 1,5                                     | 18,4 %                               | 21,1                                      |
|                | Accidents mortels   | 9,7 %                           | 7 %                         | - 2,5                                   | - 9,8 %                              | - 15,7                                    |

Source : ONISR, fichier des accidents.

### ↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE AUTOROUTES ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX



Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011, sur autoroutes, la part des conducteurs impliqués dans les accidents corporels et mortels dont l'alcoolémie a été testée positive est environ deux fois plus faible que sur l'ensemble des réseaux routiers.

Dans les accidents mortels sur autoroutes, depuis 2000, la part des conducteurs impliqués avec alcoolémie testée positive augmente sensiblement (18 % en 2000 contre 19 % en 2011, avec un pic à 22 % 2010).

Dans les accidents corporels sur autoroutes en 2000, la part des conducteurs positifs à l'alcool est de 5,5 %. Elle atteint 7,1 % en 2011. Comparativement à 2010, cette proportion connaît une hausse de 1,2 point (5,9 % en 2010).

### Les routes nationales (RN)

Préalablement, il est rappelé que le réseau routier national (RRN) et le réseau des routes départementales ont fait l'objet en 2005-2006 d'une restructuration majeure puisque environ 18 000 km de routes nationales (plus de la moitié du réseau hors autoroutes) ont été transférées aux départements. Cela crée une discontinuité majeure dans les séries longues de trafic et d'accidentalité relatives à ces deux réseaux (bien supérieure à l'effet des variations de linéaire ordinaires constatées chaque année). On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

On donne cependant ci-dessous des séries longues intégrales depuis l'année 2000, conformes aux mêmes exploitations réalisées pour les autres réseaux. Toutefois, les commentaires fournis tiennent compte de cette particularité.

Avertissement : les données d'accidents fournies dans ce chapitre intègrent les accidents survenus sur les bretelles des voies, contrairement aux éditions précédentes, dans lesquelles ces accidents étaient comptabilisés dans la catégorie « autres voies ».

#### Linéaire et volume de circulation<sup>8</sup>

Le linéaire de routes nationales hors autoroutes (RN) a diminué très nettement depuis 2000, tout particulièrement en 2006 et en 2007, à la suite du transfert de la plus grande part de ce réseau aux départements. Depuis cette date, le linéaire de routes nationales est stabilisé autour de 9 750 kilomètres et le volume de circulation correspondant reste très stable.

Les accidents et les tués par milliard de kilomètres parcourus sur route nationale ont naturellement décroché en 2007. Depuis cette date, leur évolution demeure bien plus favorable que celle constatée pour l'ensemble des réseaux (respectivement - 44 % pour les accidents corporels et - 43 % pour la mortalité sur route nationale contre - 20 % et - 15 % tous réseaux confondus).

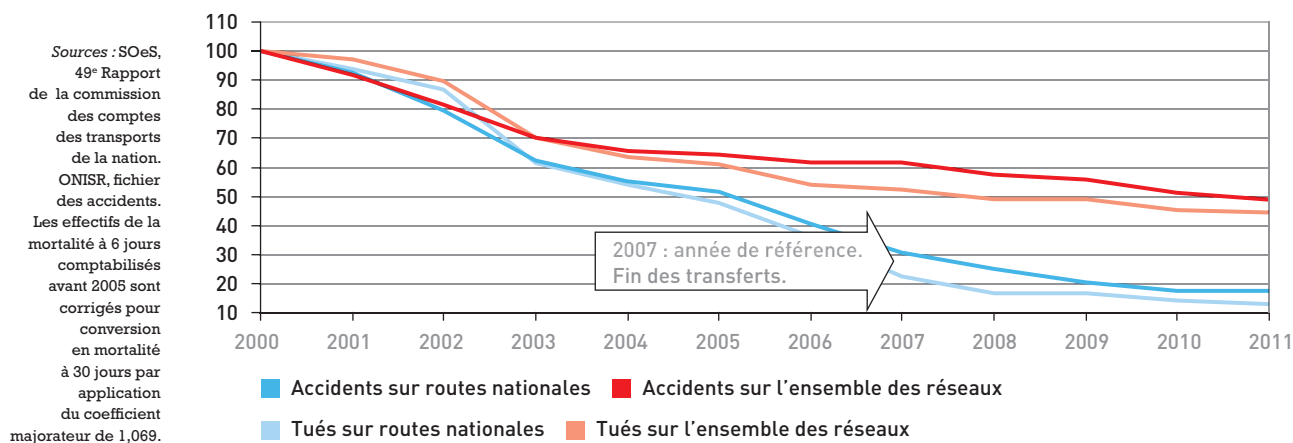
<sup>8</sup> Voir également données et graphiques pages 429 et 430 de la partie 6.2.



↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS SUR ROUTES NATIONALES

| Année                 | Accidents corporels |                       | Personnes tuées |                      |
|-----------------------|---------------------|-----------------------|-----------------|----------------------|
|                       | RN                  | Ensembles des réseaux | RN              | Ensemble des réseaux |
| 2000                  | 461                 | 233,9                 | 54              | 15,8                 |
| 2001                  | 430                 | 216,6                 | 50              | 15,3                 |
| 2002                  | 369                 | 192,5                 | 47              | 14,1                 |
| 2003                  | 290                 | 163,2                 | 33              | 11,1                 |
| 2004                  | 252                 | 153,3                 | 29              | 10                   |
| 2005                  | 239                 | 152,5                 | 26              | 9,6                  |
| 2006                  | 190                 | 144,6                 | 19              | 8,5                  |
| 2007                  | 144                 | 144,7                 | 12              | 8,2                  |
| 2008                  | 117                 | 134,8                 | 9               | 7,7                  |
| 2009                  | 98                  | 131                   | 9               | 7,7                  |
| 2010                  | 83                  | 120,1                 | 8               | 7,1                  |
| 2011                  | 80                  | 115,1                 | 7               | 7                    |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 4,2 %</b>      | <b>- 4,1 %</b>        | <b>- 9,7 %</b>  | <b>- 1,5 %</b>       |

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ POUR 1 MILLIARD DE KM PARCOURUS SUR RN (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Bilan général de l'accidentalité sur RN

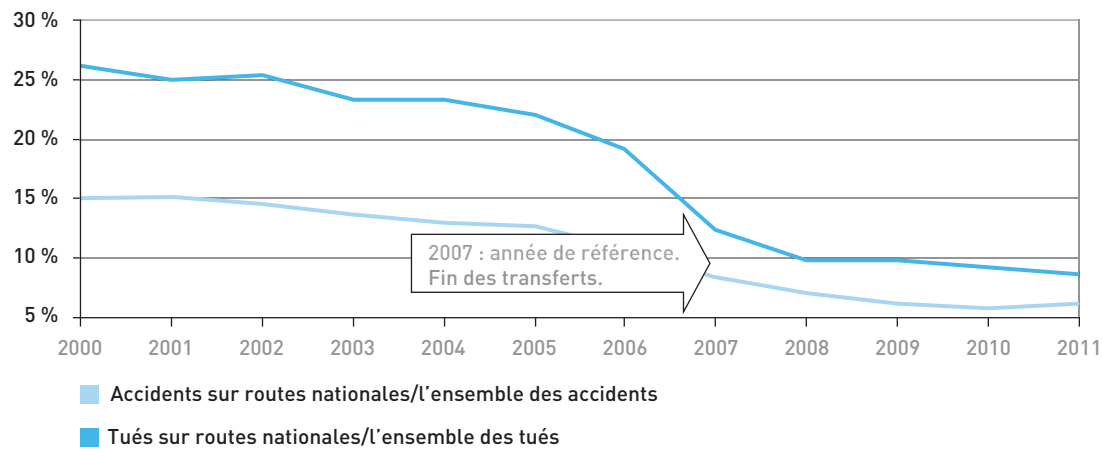
En 2011, les routes nationales concentrent 6,1 % des accidents corporels et 8,6 % des personnes tuées.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES

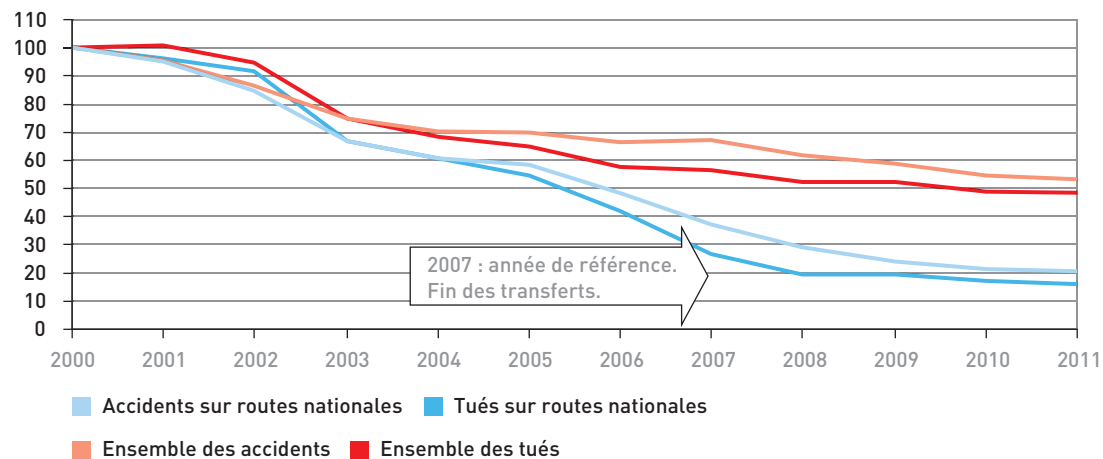
| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Personnes tuées | Blessés        | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------|----------------|---------------------------|
| 2000                  | 18 378              | ND                     | 2 141           | 26 987         | ND                        |
| 2001                  | 17 611              | ND                     | 2 062           | 25 513         | ND                        |
| 2002                  | 15 521              | ND                     | 1 963           | 22 149         | ND                        |
| 2003                  | 12 497              | ND                     | 1 429           | 17 540         | ND                        |
| 2004                  | 11 285              | ND                     | 1 302           | 15 783         | ND                        |
| 2005                  | 10 908              | 1 040                  | 1 173           | 15 381         | 6 132                     |
| 2006                  | 8 841               | 792                    | 901             | 12 178         | 5 468                     |
| 2007                  | 6 774               | 486                    | 572             | 9 355          | 3 552                     |
| 2008                  | 5 424               | 370                    | 421             | 7 288          | 2 819                     |
| 2009                  | 4 590               | 367                    | 420             | 6 292          | 2 523                     |
| 2010                  | 4 012               | 322                    | 367             | 5 642          | 2 183                     |
| 2011                  | 3 954               | 308                    | 341             | 5 367          | 1 980                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 1,4 %</b>      | <b>- 4,3 %</b>         | <b>- 7,1 %</b>  | <b>- 4,9 %</b> | <b>- 9,3 %</b>            |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES RN DANS L'ACCIDENTALITÉ



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE RN ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, par rapport à 2010, l'accidentalité sur les routes nationales évolue favorablement :

- 1,4 % pour les accidents corporels ;
- 7,1 % pour la mortalité ;
- 4,9 % pour les blessés.

#### *Les usagers<sup>9</sup> accidentés sur RN*

Comme pour l'accidentalité d'ensemble, les usagers tués sur route nationale sont d'abord les utilisateurs de voitures de tourisme et de motocyclettes, suivis des piétons.

En 2011, la distribution de la mortalité sur les routes nationales par catégorie d'usagers est proche de celle observée sur l'ensemble des réseaux. Les automobilistes y représentent 52 % (52 % tous réseaux confondus), les motocyclistes 19 % (19 % tous réseaux confondus) et les piétons 15 % (13 % pour l'ensemble des routes).

Par rapport à l'année de référence 2007, la part d'automobilistes dans la mortalité a baissé de 8 points alors que celle des piétons a augmenté de 5 points et celle des motocyclistes de 3 points.

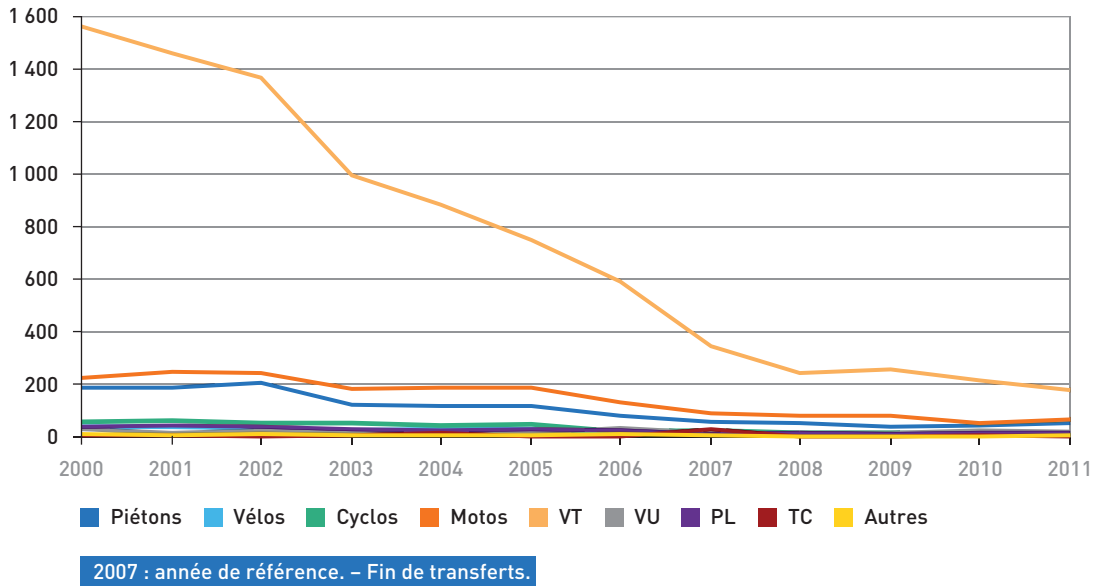
#### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année     | Accidents corporels |      |         |        |        |      |       |        |        | Personnes tuées |      |       |        |         |         |        |    |        |
|-----------|---------------------|------|---------|--------|--------|------|-------|--------|--------|-----------------|------|-------|--------|---------|---------|--------|----|--------|
|           | Piét.               | Vélo | Cyclo   | Moto   | VT     | VU   | PL    | TC     | Autres | Piét.           | Vélo | Cyclo | Moto   | VT      | VU      | PL     | TC | Autres |
| 2000      | 1 740               | 508  | 1 879   | 2 840  | 16 416 | 844  | 1 708 | 239    | 207    | 185             | 38   | 58    | 221    | 1 562   | 30      | 35     | 4  | 7      |
| 2001      | 1 635               | 461  | 1 706   | 2 843  | 15 740 | 789  | 1 641 | 163    | 252    | 187             | 37   | 61    | 248    | 1 461   | 16      | 40     | 6  | 5      |
| 2002      | 1 389               | 398  | 1 548   | 2 560  | 13 852 | 685  | 1 387 | 177    | 212    | 203             | 33   | 49    | 243    | 1 369   | 21      | 35     | 0  | 9      |
| 2003      | 1 170               | 396  | 1 386   | 2 198  | 10 959 | 664  | 1 158 | 165    | 172    | 123             | 25   | 50    | 180    | 993     | 17      | 29     | 6  | 6      |
| 2004      | 1 063               | 323  | 1 416   | 2 038  | 9 916  | 560  | 1 025 | 132    | 176    | 115             | 27   | 42    | 186    | 882     | 12      | 24     | 12 | 3      |
| 2005      | 1 004               | 355  | 1 187   | 2 248  | 9 507  | 467  | 1 088 | 121    | 167    | 116             | 28   | 47    | 185    | 749     | 16      | 26     | 1  | 5      |
| 2006      | 865                 | 269  | 1 026   | 1 806  | 7 463  | 691  | 956   | 108    | 166    | 81              | 19   | 19    | 131    | 592     | 31      | 21     | 0  | 7      |
| 2007      | 692                 | 205  | 831     | 1 492  | 5 642  | 625  | 697   | 86     | 116    | 55              | 8    | 21    | 89     | 343     | 14      | 10     | 26 | 6      |
| 2008      | 587                 | 147  | 577     | 1 296  | 4 444  | 516  | 566   | 105    | 97     | 49              | 9    | 15    | 77     | 243     | 13      | 13     | 1  | 1      |
| 2009      | 457                 | 105  | 422     | 1 071  | 3 837  | 449  | 504   | 81     | 60     | 39              | 9    | 14    | 78     | 257     | 12      | 9      | 1  | 1      |
| 2010      | 435                 | 81   | 328     | 881    | 3 337  | 410  | 451   | 56     | 72     | 44              | 4    | 10    | 53     | 216     | 22      | 14     | 3  | 1      |
| 2011      | 452                 | 94   | 275     | 975    | 3 270  | 377  | 478   | 67     | 80     | 50              | 5    | 10    | 65     | 176     | 18      | 13     | 0  | 4      |
| Var.      |                     |      |         |        |        |      |       |        |        |                 |      |       |        |         |         |        |    |        |
| 2011/2010 | 3,9 %               | 16 % | -16,2 % | 10,7 % | -2 %   | -8 % | 6 %   | 19,6 % | 11,1 % | 13,6 %          | 25 % | 0 %   | 22,6 % | -18,5 % | -18,2 % | -7,1 % | NS | NS     |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

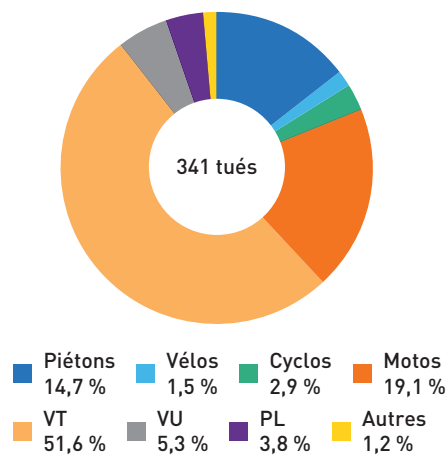
<sup>9</sup> Voir chapitre du bilan relatif aux véhicules utilitaires alertant sur la discontinuité des séries dans l'enregistrement de ces véhicules au sein du fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RN PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES SUR RN PAR CATÉGORIE D'USAGERS



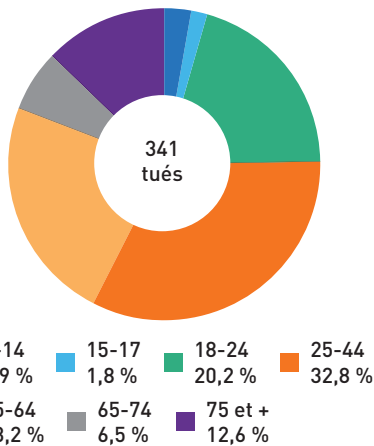
En comparaison de 2010, l'effectif des automobilistes tués diminue de - 19 % (soit - 40 tués) et celui des véhicules utilitaires légers baisse de - 19 % (soit - 4 tués). Bien que la mortalité d'ensemble soit en baisse sur les routes nationales, la mortalité motocyclistes est à la hausse (+ 23 %, soit + 8 tués) ainsi que celle des piétons (+ 14 %, soit + 6 tués).

Victimes sur RN par classe d'âge

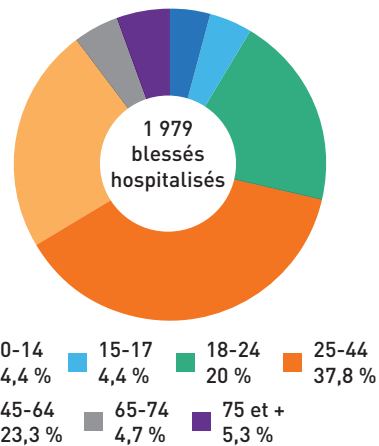
Parmi les personnes tuées en 2011 sur route nationale, 4,7 % ont moins de 18 ans, 20 % entre 18 et 24 ans, 56 % entre 25 et 64 ans et 19 % plus de 65 ans. Cette répartition ne diffère pas sensiblement de l'ensemble de la mortalité en 2011 et ni de celle constatée en 2007 sur route nationale.

La classe d'âge la plus concernée est celle des 25-44 ans avec 112 tués en 2011, soit 33 % de la mortalité sur route nationale contre 32 % tous réseaux confondus (et 9 % de la mortalité pour cette classe d'âge).

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RN PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS SUR RN PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les pourcentages sont calculés en tenant compte des effectifs des personnes avec âge connu.

Depuis 2007, alors que la baisse de la mortalité d'ensemble sur route nationale est de - 40 % (en tenant compte uniquement des personnes dont l'âge est connu), celle des 75 ans et plus est minimum avec - 19 %. Sensiblement différente, celle des 65-74 ans baisse de - 57 %. Celle des 18-24 ans s'est réduite de - 34 %, celle des 25-44 ans de - 45 % et celle des 45-64 ans de - 37 %.

Par rapport à 2010, les variations sont négatives pour toutes classes d'âges hormis les 18-24 ans (+ 7,8 %). La baisse chez les 25-44 ans est de - 15 % et celle des 75 ans et plus de - 33 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES PAR CLASSE D'ÂGE

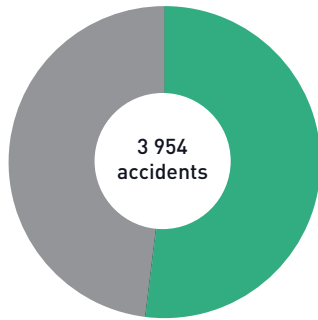
| Année          | Personnes tuées |         |       |       |         |        |         |         |        | Blessés hospitalisés |         |       |         |        |        |         |         |        |
|----------------|-----------------|---------|-------|-------|---------|--------|---------|---------|--------|----------------------|---------|-------|---------|--------|--------|---------|---------|--------|
|                | Inc             | 0-14    | 15-17 | 18-24 | 25-44   | 45-64  | 65-74   | 75 et + | Total  | Inc                  | 0-14    | 15-17 | 18-24   | 25-44  | 45-64  | 65-74   | 75 et + | Total  |
| 2000           | 26              | 71      | 57    | 471   | 752     | 440    | 172     | 153     | 2 141  | ND                   | ND      | ND    | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     |
| 2001           | 20              | 62      | 56    | 466   | 746     | 373    | 170     | 169     | 2 062  | ND                   | ND      | ND    | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     |
| 2002           | 17              | 63      | 52    | 424   | 694     | 382    | 169     | 161     | 1 963  | ND                   | ND      | ND    | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     |
| 2003           | 19              | 34      | 53    | 298   | 496     | 294    | 103     | 131     | 1 429  | ND                   | ND      | ND    | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     |
| 2004           | 2               | 40      | 36    | 280   | 494     | 241    | 113     | 96      | 1 302  | ND                   | ND      | ND    | ND      | ND     | ND     | ND      | ND      | ND     |
| 2005           | 6               | 22      | 35    | 279   | 393     | 223    | 90      | 125     | 1 173  | 42                   | 303     | 355   | 1 353   | 2 149  | 1 234  | 357     | 339     | 6 132  |
| 2006           | 19              | 27      | 16    | 164   | 295     | 203    | 69      | 108     | 901    | 62                   | 264     | 265   | 1 237   | 1 925  | 1 133  | 275     | 307     | 5 468  |
| 2007           | 0               | 19      | 16    | 104   | 203     | 126    | 51      | 53      | 572    | 8                    | 179     | 193   | 727     | 1 348  | 765    | 152     | 180     | 3 552  |
| 2008           | 0               | 8       | 8     | 77    | 153     | 96     | 28      | 51      | 421    | 3                    | 134     | 136   | 568     | 1 087  | 617    | 145     | 129     | 2 819  |
| 2009           | 0               | 23      | 9     | 81    | 121     | 101    | 38      | 47      | 420    | 1                    | 129     | 107   | 546     | 946    | 539    | 138     | 117     | 2 523  |
| 2010           | 0               | 14      | 7     | 64    | 131     | 81     | 33      | 37      | 367    | 1                    | 111     | 85    | 456     | 778    | 508    | 129     | 115     | 2 183  |
| 2011           | 0               | 10      | 6     | 69    | 112     | 79     | 22      | 43      | 341    | 1                    | 88      | 87    | 395     | 749    | 462    | 93      | 105     | 1 980  |
| Var. 2011/2010 | NS              | -28,6 % | NS    | 7,8 % | -14,5 % | -2,5 % | -33,3 % | 16,2 %  | -7,1 % | 0 %                  | -20,7 % | 2,4 % | -13,4 % | -3,7 % | -9,1 % | -27,9 % | -8,7 %  | -9,3 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

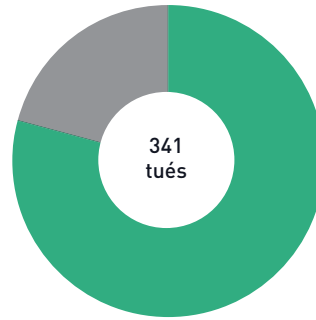
*Les RN et les milieux (agglomérations<sup>10</sup> versus rase campagne<sup>11</sup>)*

Si les accidents en rase campagne ne pèsent que 52 % des accidents corporels sur route nationale, la rase campagne représente 79 % de la mortalité. Par rapport aux mêmes ratios calculés pour l'ensemble des réseaux, c'est 22 points de plus pour les accidents corporels et 35 points pour la mortalité.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS SUR RN SELON LE MILIEU



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RN SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 52,1 % ■ Milieu urbain 47,9 %

■ Rase campagne 79,2 % ■ Milieu urbain 20,8 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTE NATIONALE RASE CAMPAGNE VERSUS MILIEU URBAIN

| Année          | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 9 087               | 1 713           | ND                   | 9 291               | 429             | ND                   | 18 378              | 2 141           | ND                   |
| 2001           | 8 809               | 1 620           | ND                   | 8 802               | 443             | ND                   | 17 611              | 2 062           | ND                   |
| 2002           | 8 099               | 1 560           | ND                   | 7 422               | 403             | ND                   | 15 521              | 1 963           | ND                   |
| 2003           | 6 268               | 1 159           | ND                   | 6 229               | 270             | ND                   | 12 497              | 1 429           | ND                   |
| 2004           | 5 700               | 1 045           | ND                   | 5 585               | 257             | ND                   | 11 285              | 1 302           | ND                   |
| 2005           | 5 092               | 866             | 3 460                | 5 816               | 307             | 2 672                | 10 908              | 1 173           | 6 132                |
| 2006           | 4 474               | 720             | 3 351                | 4 367               | 181             | 2 117                | 8 841               | 901             | 5 468                |
| 2007           | 3 182               | 449             | 2 045                | 3 592               | 123             | 1 507                | 6 774               | 572             | 3 552                |
| 2008           | 2 516               | 344             | 1 594                | 2 908               | 77              | 1 225                | 5 424               | 421             | 2 819                |
| 2009           | 2 402               | 348             | 1 549                | 2 188               | 72              | 974                  | 4 590               | 420             | 2 523                |
| 2010           | 2 169               | 314             | 1 389                | 1 843               | 53              | 794                  | 4 012               | 367             | 2 183                |
| 2011           | 2 061               | 270             | 1 167                | 1 893               | 71              | 813                  | 3 954               | 341             | 1 980                |
| Var. 2011/2010 | - 5 %               | - 14 %          | - 16 %               | 2,7 %               | 34 %            | 2,4 %                | - 1,4 %             | - 7,1 %         | - 9,3 %              |

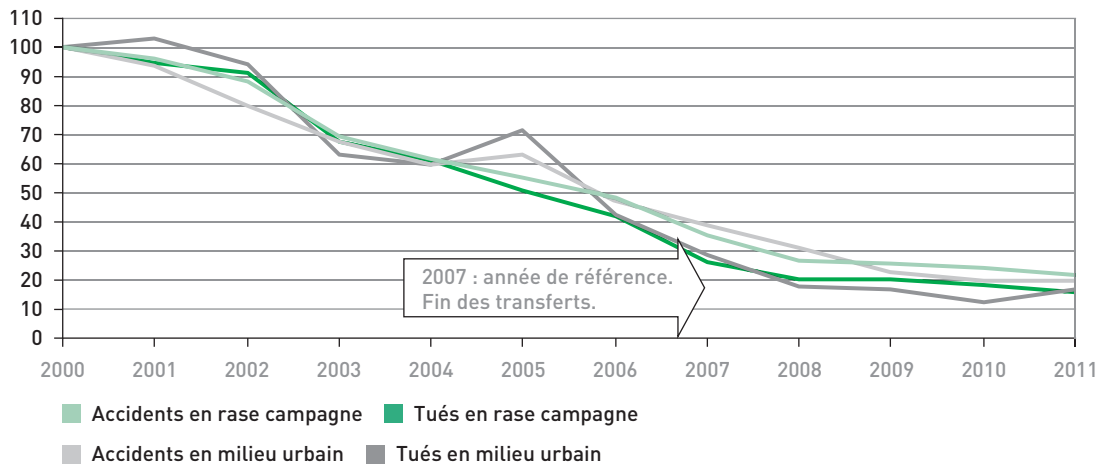
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

<sup>10</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

<sup>11</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR RN SELON LES MILIEUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Depuis 2007, la répartition des accidents et des tués entre rase campagne et milieu urbain est pratiquement invariante, avec des progrès presque semblables autour de - 40 %. Pour le milieu urbain, une hausse atypique des tués s'est produite entre 2010 et 2011 (+ 34 % mais cet écart reste faible en valeur absolue : + 18 tués).

Les RN – collisions et obstacles<sup>12</sup>

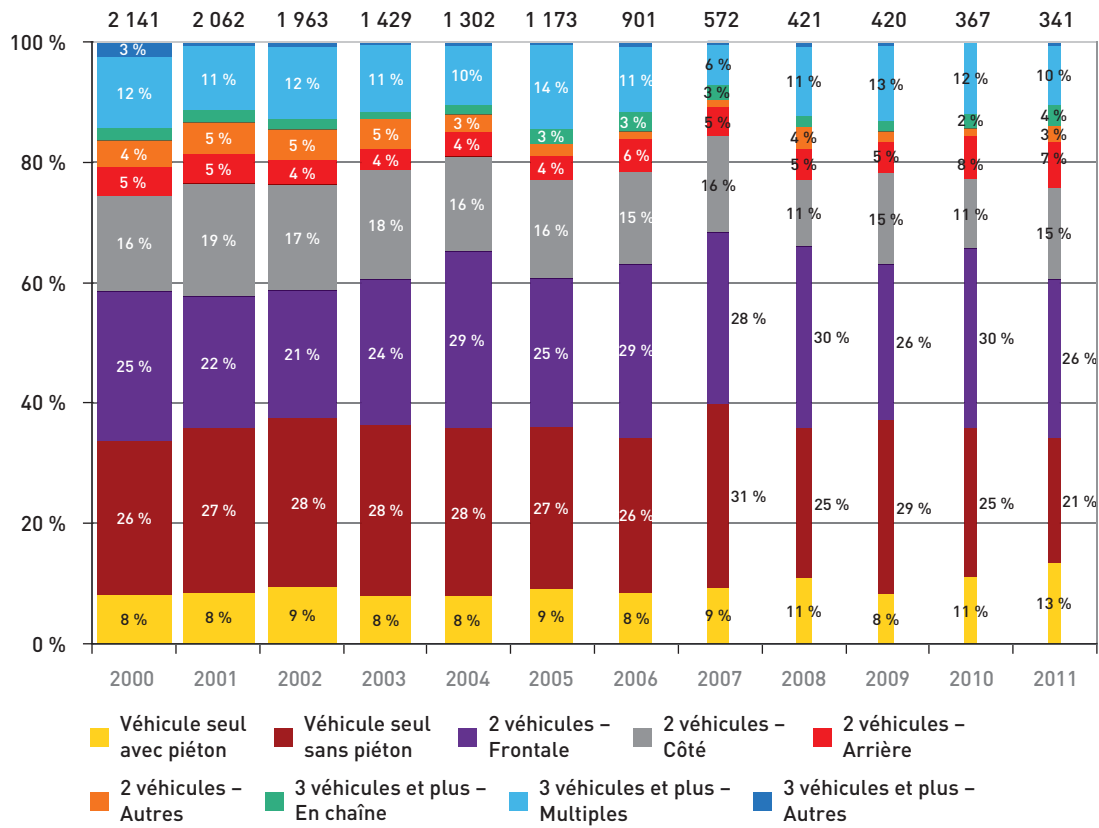
En 2011, 34 % des décès sur route nationale résultent d'accidents à un seul véhicule (dont 13 % de collisions entre véhicule seul et piéton). La mortalité en collisions frontales à deux véhicules ressort à 26 % de la mortalité sur route nationale et les collisions de côté à deux véhicules totalisent 15 % de ces décès.

Depuis l'année de référence 2007, la part de personnes tuées dans les collisions à un seul véhicule sans piéton est en baisse (31 % en 2007 contre 21 % en 2011). À l'inverse, la part de la mortalité des collisions arrière à deux véhicules est en hausse de près de trois points. En valeur, la mortalité correspondante (26 tués en 2011) reste au niveau de 2007 (29 tués). La part de la mortalité dans les collisions de véhicules seuls avec piétons n'est pas négligeable surtout qu'elle est en augmentation (passage de 9 % en 2007 à 13 % en 2011).

Par rapport à 2010, alors que l'ensemble des tués sur route nationale a baissé de - 7 %, les collisions de véhicule seul avec piétons et les collisions latérales à deux véhicules ont vu leur mortalité augmenter respectivement de + 12,5 % et + 24 %.

<sup>12</sup> Voir chapitre du bilan relatif aux obstacles précisant la définition de cette rubrique du fichier des accidents et les limites de son interprétation.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RN SELON LES TYPES DE COLLISIONS



2007 : année de référence. – Fin des transferts.

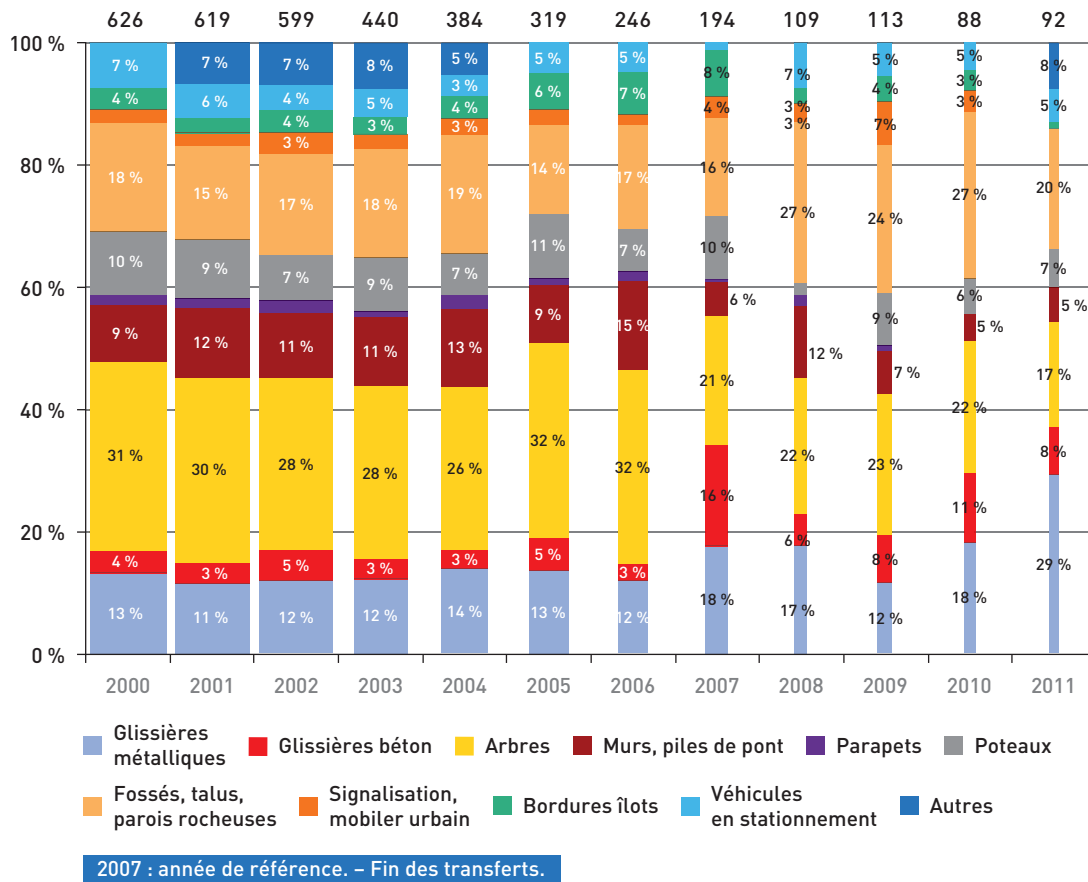
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La mortalité dans des accidents avec choc du véhicule contre obstacle fixe a été divisée par deux de 2007 à 2011 (de 204 tués en 2007 à 92 tués en 2011). Les glissières de sécurité, métalliques ou en béton sont les obstacles les plus percutés sur les routes nationales dans le cadre d'accidents mortels (37 % des tués avec obstacle fixe en 2011) suivis dans l'ordre par les « fossés, talus, parois rocheuses » (20 % des tués). La part de la mortalité dans les accidents avec choc contre les arbres est élevée (17 % des tués).

En conformité avec la typologie des réseaux conservés par l'État (réseaux plutôt de type 2 x 2 voies avec des caractéristiques proches des autoroutes et fortement équipés en dispositifs de retenue), on observe en 2007, une montée de la part des tués avec choc contre les glissières en béton (3 % en 2006 devenu 16 % en 2007 et redescendu à 8 % en 2011) et, à l'inverse, une diminution de la part des tués avec choc contre arbre (29 % des tués sur obstacle fixe en 2006 contre 20 % en 2007 et 17 % en 2011).



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RN AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

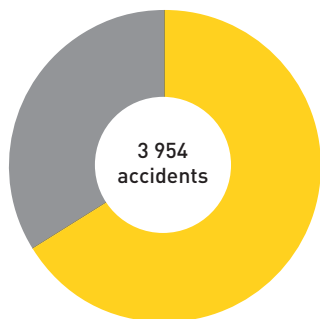


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

*Les RN et la luminosité dans l'accidentalité (jour versus nuit)*

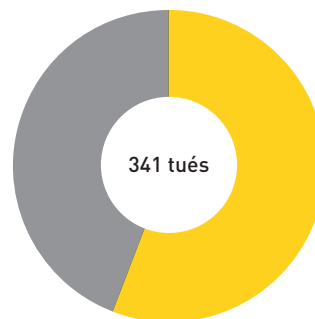
En 2011, pour les 2/3, les accidents sur route nationale se sont déroulés de jour (66 %). La mortalité de nuit s'établit à 44% (soit 150 personnes tuées). Cette part de la mortalité nocturne est à rapporter à la part de trafic la nuit (estimée à 10 % du trafic jour + nuit). La route la nuit est donc beaucoup moins sûre que le jour. Concernant les accidents corporels, la répartition jour-nuit est identique à celle de l'ensemble des réseaux routiers.

↓ ACCIDENTS CORPORELS SUR RN SELON LA LUMINOSITÉ - ANNÉE 2011



Jour 66,2 %    Nuit 33,8 %

↓ PERSONNES TUÉES SUR RN SELON LA LUMINOSITÉ - ANNÉE 2011



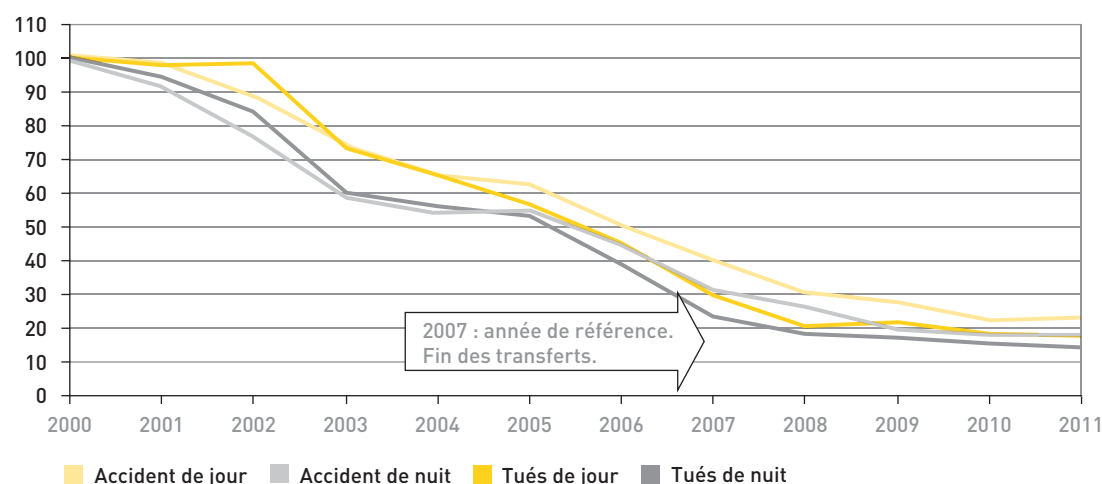
Jour 56 %    Nuit 44 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES JOUR VERSUS NUIT

| Année          | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 11 538              | 1 087           | ND                   | 6 840               | 1 054           | ND                   | 18 378              | 2 141           | ND                   |
| 2001           | 11 214              | 1 068           | ND                   | 6 397               | 994             | ND                   | 17 611              | 2 062           | ND                   |
| 2002           | 10 120              | 1 073           | ND                   | 5 401               | 889             | ND                   | 15 521              | 1 963           | ND                   |
| 2003           | 8 369               | 794             | ND                   | 4 128               | 635             | ND                   | 12 497              | 1 429           | ND                   |
| 2004           | 7 436               | 710             | ND                   | 3 849               | 592             | ND                   | 11 285              | 1 302           | ND                   |
| 2005           | 7 109               | 614             | 3 886                | 3 799               | 559             | 2 246                | 10 908              | 1 173           | 6 132                |
| 2006           | 5 668               | 493             | 3 395                | 3 173               | 408             | 2 073                | 8 841               | 901             | 5 468                |
| 2007           | 4 513               | 324             | 2 262                | 2 261               | 248             | 1 290                | 6 774               | 572             | 3 552                |
| 2008           | 3 572               | 225             | 1 802                | 1 852               | 196             | 1 017                | 5 424               | 421             | 2 819                |
| 2009           | 3 107               | 238             | 1 633                | 1 483               | 182             | 890                  | 4 590               | 420             | 2 523                |
| 2010           | 2 638               | 201             | 1 388                | 1 374               | 166             | 795                  | 4 012               | 367             | 2 183                |
| 2011           | 2 619               | 191             | 1 245                | 1 335               | 150             | 735                  | 3 954               | 341             | 1 980                |
| Var. 2011/2010 | - 0,7 %             | - 5 %           | - 10,3 %             | - 2,8 %             | - 9,6 %         | - 7,5 %              | - 1,4 %             | - 7,1 %         | - 9,3 %              |

## ↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR RN – JOUR VERSUS NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2007, les accidents et les tués se sont réduits de manière équivalente la nuit et le jour.

La variation 2010-2011 diffère de cette tendance. La baisse des tués est plus forte la nuit (- 10 %, soit - 16 tués) que le jour (- 5 %, soit - 10 tués).

#### Les RN et l'accidentalité selon les mois, jours et heures

Les distributions des accidents et de la mortalité sur route nationale selon les mois et selon les jours sont caractérisées entre 2007 et 2011 par des variations en dents de scie, relativement limitées cependant.

En moyenne sur cette période de cinq années (2007-2011), la part mensuelle d'accidents corporels varie de 7,2 % au minimum (février avec 357 accidents en moyenne) pour atteindre 9,2 % au maximum (juillet avec 457 accidents en moyenne). Pour les tués, l'écart entre les deux mois extrêmes est près du double (6,9 % en juin en moyenne contre 11,1 % en juillet).

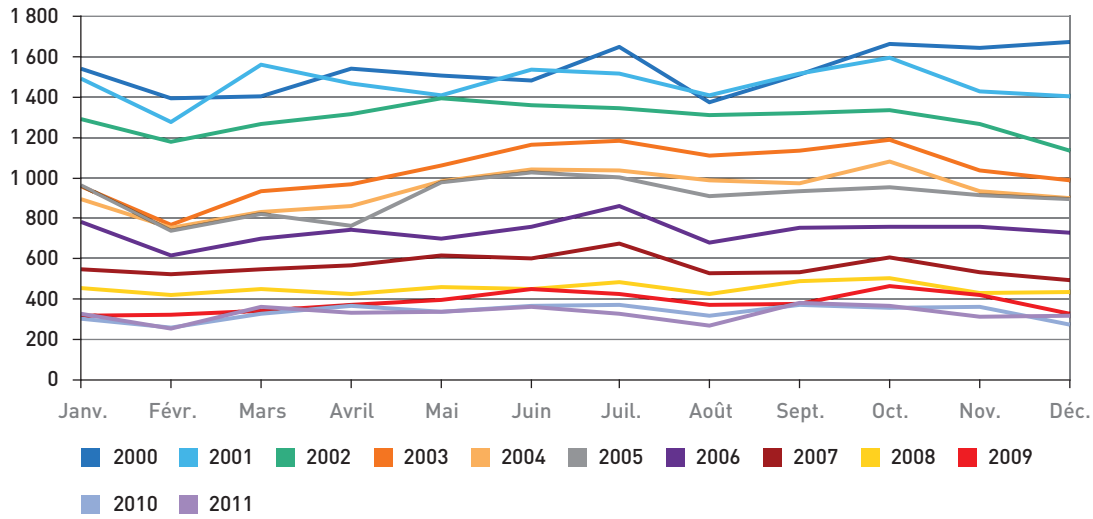
Juillet 2011 a connu un nombre de tués exceptionnellement bas. Cette sous-mortalité, très en deçà de la mortalité de saison, s'explique d'abord par des conditions météorologiques également exceptionnelles qui ont entraîné une sérieuse contraction des trafics. Le mois de janvier 2011 enregistre la plus forte mortalité (38 personnes tuées).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES SELON LE MOIS

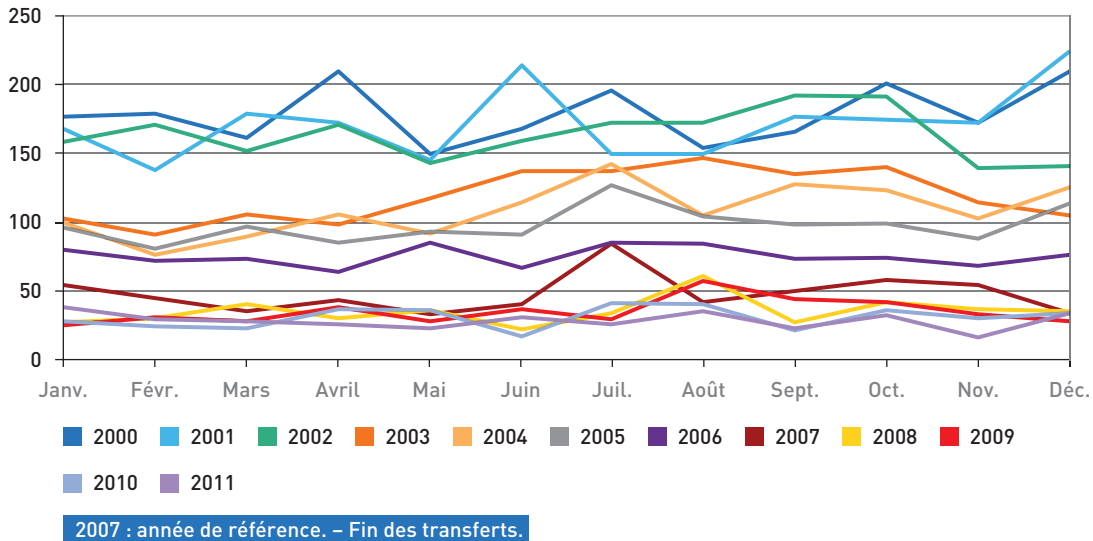
| Année             |                     | Janv.  | Févr.   | Mars   | Avril    | Mai      | Juin    | Juil.    | Août     | Sept. | Oct.     | Nov.     | Déc.   |
|-------------------|---------------------|--------|---------|--------|----------|----------|---------|----------|----------|-------|----------|----------|--------|
| 2000              | Accidents corporels | 1 539  | 1 393   | 1 405  | 1 539    | 1 505    | 1 483   | 1 650    | 1 374    | 1 510 | 1 663    | 1 644    | 1 673  |
|                   | Personnes tuées     | 176    | 179     | 161    | 210      | 150      | 168     | 196      | 154      | 166   | 201      | 172      | 210    |
| 2001              | Accidents corporels | 1 494  | 1 275   | 1 562  | 1 465    | 1 410    | 1 536   | 1 517    | 1 408    | 1 514 | 1 597    | 1 428    | 1 405  |
|                   | Personnes tuées     | 168    | 138     | 179    | 172      | 145      | 214     | 150      | 150      | 176   | 174      | 172      | 224    |
| 2002              | Accidents corporels | 1 290  | 1 179   | 1 266  | 1 316    | 1 393    | 1 360   | 1 346    | 1 310    | 1 323 | 1 337    | 1 267    | 1 134  |
|                   | Personnes tuées     | 158    | 171     | 152    | 171      | 143      | 159     | 172      | 172      | 192   | 191      | 139      | 141    |
| 2003              | Accidents corporels | 958    | 766     | 934    | 969      | 1 062    | 1 162   | 1 185    | 1 111    | 1 136 | 1 191    | 1 035    | 988    |
|                   | Personnes tuées     | 103    | 91      | 106    | 98       | 118      | 137     | 137      | 146      | 135   | 140      | 114      | 105    |
| 2004              | Accidents corporels | 893    | 754     | 831    | 862      | 985      | 1 044   | 1 036    | 990      | 972   | 1 082    | 935      | 901    |
|                   | Personnes tuées     | 99     | 76      | 90     | 106      | 92       | 114     | 142      | 105      | 127   | 123      | 103      | 125    |
| 2005              | Accidents corporels | 965    | 740     | 821    | 765      | 979      | 1 025   | 1 004    | 910      | 934   | 953      | 917      | 895    |
|                   | Personnes tuées     | 96     | 81      | 97     | 85       | 93       | 91      | 127      | 104      | 98    | 99       | 88       | 114    |
| 2006              | Accidents corporels | 785    | 618     | 698    | 744      | 701      | 756     | 859      | 681      | 755   | 756      | 758      | 730    |
|                   | Personnes tuées     | 80     | 72      | 73     | 64       | 85       | 67      | 85       | 84       | 73    | 74       | 68       | 76     |
| 2007              | Accidents corporels | 549    | 525     | 548    | 566      | 615      | 604     | 673      | 530      | 532   | 607      | 531      | 494    |
|                   | Personnes tuées     | 54     | 45      | 35     | 43       | 33       | 40      | 84       | 42       | 50    | 58       | 54       | 34     |
| 2008              | Accidents corporels | 454    | 423     | 449    | 426      | 462      | 449     | 482      | 424      | 488   | 504      | 429      | 434    |
|                   | Personnes tuées     | 27     | 30      | 40     | 30       | 36       | 22      | 34       | 61       | 27    | 42       | 37       | 35     |
| 2009              | Accidents corporels | 317    | 321     | 343    | 374      | 397      | 448     | 427      | 372      | 379   | 463      | 421      | 328    |
|                   | Personnes tuées     | 25     | 31      | 28     | 38       | 28       | 37      | 29       | 57       | 44    | 42       | 33       | 28     |
| 2010              | Accidents corporels | 303    | 259     | 327    | 365      | 339      | 368     | 373      | 320      | 370   | 355      | 360      | 273    |
|                   | Personnes tuées     | 28     | 24      | 23     | 37       | 36       | 17      | 41       | 40       | 21    | 36       | 30       | 34     |
| 2011              | Accidents corporels | 328    | 256     | 360    | 331      | 337      | 362     | 330      | 270      | 383   | 369      | 312      | 316    |
|                   | Personnes tuées     | 38     | 29      | 28     | 26       | 23       | 31      | 26       | 35       | 23    | 32       | 16       | 34     |
| Moy.<br>2007/2011 | Accidents corporels | 390    | 357     | 405    | 412      | 430      | 446     | 457      | 383      | 430   | 460      | 411      | 369    |
|                   | Personnes tuées     | 34     | 32      | 31     | 35       | 31       | 29      | 43       | 47       | 33    | 42       | 34       | 33     |
| % par mois        | Accidents corporels | 7,9 %  | 7,2 %   | 8,2 %  | 8,3 %    | 8,7 %    | 9 %     | 9,2 %    | 7,7 %    | 8,7 % | 9,3 %    | 8,3 %    | 7,5 %  |
|                   | Personnes tuées     | 8,1 %  | 7,5 %   | 7,3 %  | 8,2 %    | 7,4 %    | 6,9 %   | 10,1 %   | 11,1 %   | 7,8 % | 9,9 %    | 8 %      | 7,8 %  |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 8,3 %  | - 1,2 % | 10,1 % | - 9,3 %  | - 0,6 %  | - 1,6 % | - 11,5 % | - 15,6 % | 3,5 % | 3,9 %    | - 13,3 % | 15,8 % |
|                   | Personnes tuées     | 35,7 % | 20,8 %  | 21,7 % | - 29,7 % | - 36,1 % | 82,4 %  | - 36,6 % | - 12,5 % | 9,5 % | - 11,1 % | - 46,7 % | 0 %    |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR RN SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RN SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

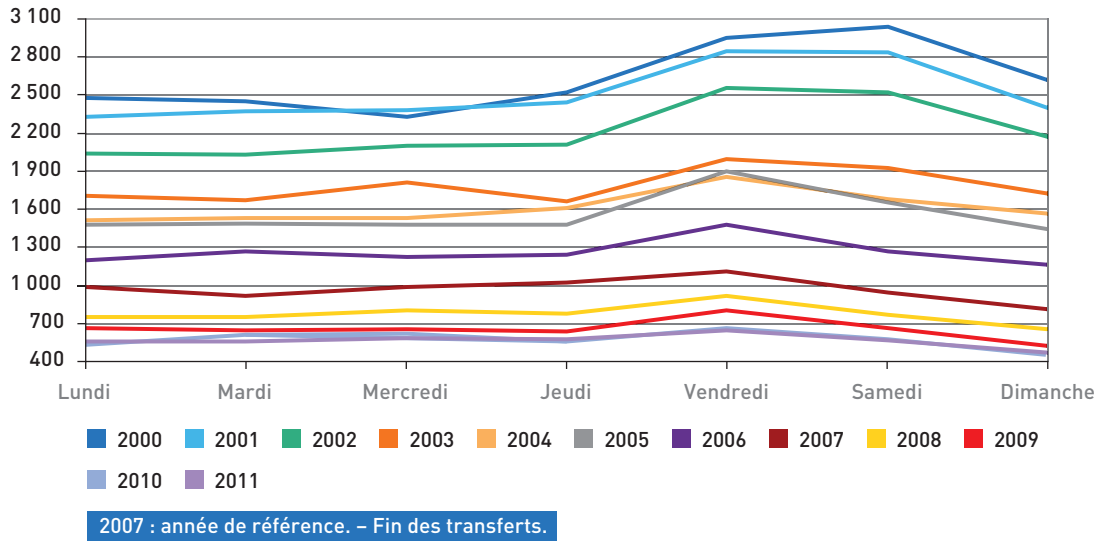
Les jours de la semaine où la mortalité est la plus forte sont les samedis et les dimanches (ensemble ils totalisent 35 % de la mortalité de 2007 à 2011). Mais au fil des années, le pic de fin de semaine s'estompe nettement et régulièrement. En 2011, cette mortalité de fin de semaine tombe à 30 % de la mortalité hebdomadaire (c'est avec un ratio de  $2/7 = 28,6\%$  que la fin de semaine serait parfaitement banalisée).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES SELON LE JOUR

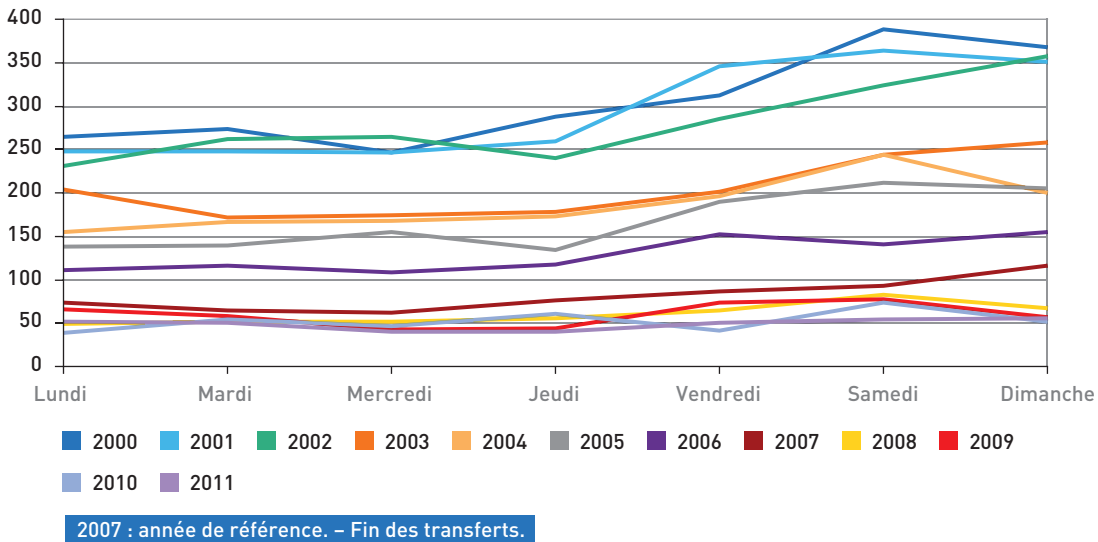
| Année          |                     | Lundi  | Mardi   | Mercredi | Jeudi    | Vendredi | Samedi  | Dimanche |
|----------------|---------------------|--------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|
| 2000           | Accidents corporels | 2 476  | 2 451   | 2 327    | 2 521    | 2 948    | 3 040   | 2 615    |
|                | Personnes tuées     | 265    | 274     | 247      | 288      | 312      | 388     | 368      |
| 2001           | Accidents corporels | 2 331  | 2 374   | 2 385    | 2 439    | 2 848    | 2 837   | 2 397    |
|                | Personnes tuées     | 248    | 248     | 247      | 260      | 345      | 363     | 351      |
| 2002           | Accidents corporels | 2 037  | 2 030   | 2 099    | 2 109    | 2 554    | 2 519   | 2 173    |
|                | Personnes tuées     | 231    | 262     | 264      | 239      | 285      | 324     | 357      |
| 2003           | Accidents corporels | 1 710  | 1 668   | 1 810    | 1 661    | 1 996    | 1 926   | 1 726    |
|                | Personnes tuées     | 204    | 171     | 174      | 177      | 201      | 244     | 258      |
| 2004           | Accidents corporels | 1 509  | 1 535   | 1 528    | 1 613    | 1 856    | 1 682   | 1 562    |
|                | Personnes tuées     | 155    | 167     | 168      | 173      | 196      | 244     | 200      |
| 2005           | Accidents corporels | 1 475  | 1 485   | 1 478    | 1 477    | 1 900    | 1 651   | 1 442    |
|                | Personnes tuées     | 138    | 140     | 155      | 134      | 190      | 211     | 205      |
| 2006           | Accidents corporels | 1 202  | 1 271   | 1 221    | 1 240    | 1 481    | 1 266   | 1 160    |
|                | Personnes tuées     | 111    | 116     | 108      | 118      | 152      | 141     | 155      |
| 2007           | Accidents corporels | 986    | 920     | 984      | 1 024    | 1 108    | 941     | 811      |
|                | Personnes tuées     | 74     | 65      | 62       | 76       | 86       | 93      | 116      |
| 2008           | Accidents corporels | 751    | 755     | 802      | 778      | 917      | 770     | 651      |
|                | Personnes tuées     | 49     | 52      | 52       | 55       | 64       | 82      | 67       |
| 2009           | Accidents corporels | 660    | 647     | 655      | 641      | 799      | 666     | 522      |
|                | Personnes tuées     | 66     | 58      | 43       | 44       | 74       | 78      | 57       |
| 2010           | Accidents corporels | 530    | 612     | 616      | 562      | 661      | 575     | 456      |
|                | Personnes tuées     | 39     | 54      | 47       | 61       | 41       | 73      | 52       |
| 2011           | Accidents corporels | 557    | 558     | 584      | 572      | 645      | 568     | 470      |
|                | Personnes tuées     | 51     | 50      | 40       | 40       | 50       | 54      | 56       |
| Moy. 2007/2011 | Accidents corporels | 697    | 698     | 728      | 715      | 826      | 704     | 582      |
|                | Personnes tuées     | 56     | 56      | 49       | 55       | 63       | 76      | 70       |
| % par mois     | Accidents corporels | 14,1 % | 14,1 %  | 14,7 %   | 14,5 %   | 16,7 %   | 14,2 %  | 11,8 %   |
|                | Personnes tuées     | 13,2 % | 13,2 %  | 11,5 %   | 13 %     | 14,9 %   | 17,9 %  | 16,4 %   |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | 5,1 %  | - 8,8 % | - 5,2 %  | 1,8 %    | - 2,4 %  | - 1,2 % | 3,1 %    |
|                | Personnes tuées     | 30,8 % | - 7,4 % | - 14,9 % | - 34,4 % | 22 %     | - 26 %  | 7,7 %    |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR RN SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RN SELON LES JOURS

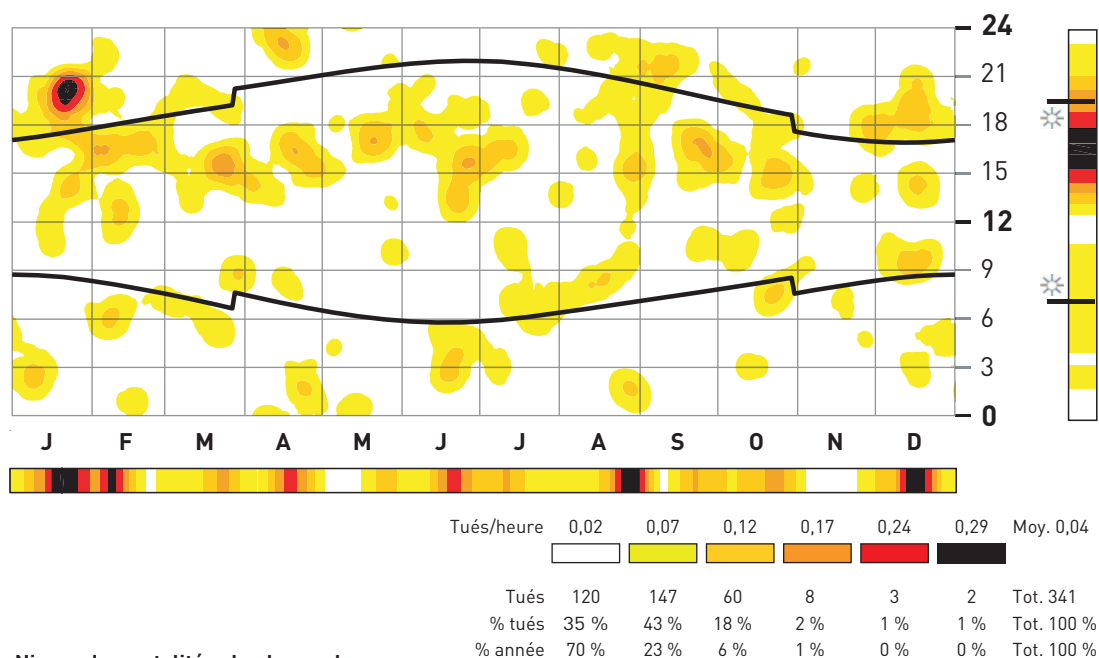


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La répartition horaire de la mortalité sur route nationale en 2011, traduite dans le graphe<sup>13</sup> ci-après, est plutôt diffuse mais avec une pointe manifeste de 15 à 18 heures. Le pic de mortalité est atteint la deuxième quinzaine du mois de janvier entre 18 heures et 21 heures ; mais cela ne correspond qu'à 8 accidents mortels, pour un total de 10 tués (période du 16 au 31 janvier 2011 entre 19 heures et 22 heures). Les journées les plus meurtrières sur route nationale en 2011 ont été le 15 et le 18 décembre 2011 avec 5 tués pour chacun de ces deux jours.

<sup>13</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ SUR LES RN SELON LE MOIS ET L'HEURE



Source : ONISR, fichier des accidents.

**Niveau de mortalité selon les couleurs**

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 341 tués/an, soit 0,04 tué/heure

L'alcoolémie des conducteurs impliqués dans les accidents sur RN

En 2011, 5,5 % des accidents corporels et 5 % des accidents mortels impliquant au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal se sont produits sur routes nationales. Ces parts sont inférieures à celles de l'ensemble des accidents sur route nationale (respectivement 6,2 % et 8,6 %).

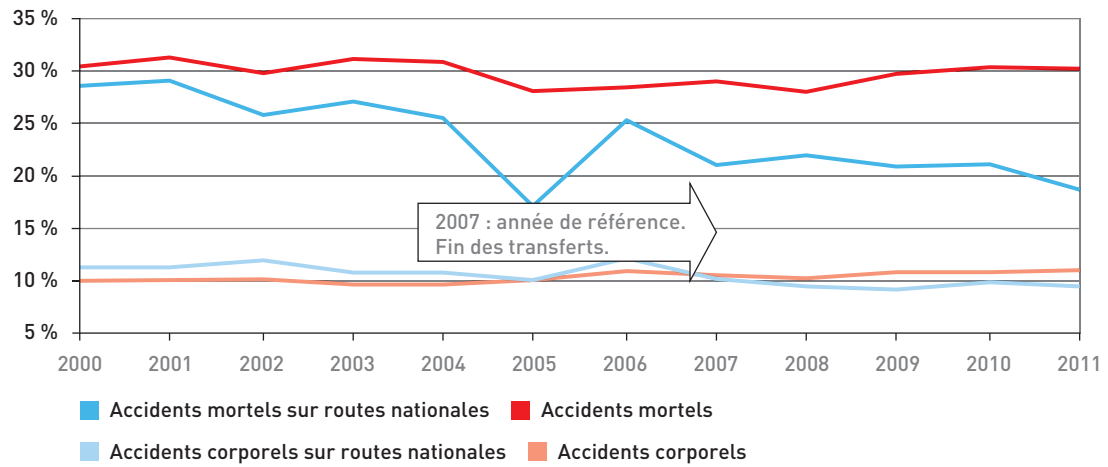
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES AVEC AU MOINS  
UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

| Année          |                     | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|----------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000           | Accidents corporels | 18 378                          | 15 241                      | 82,9                                    | 1 721                                | 11,3                                      |
|                | Accidents mortels   | 1 701                           | 1 095                       | 64,4                                    | 313                                  | 28,6                                      |
| 2001           | Accidents corporels | 17 611                          | 14 455                      | 82,1                                    | 1 643                                | 11,4                                      |
|                | Accidents mortels   | 1 672                           | 1 018                       | 60,9                                    | 296                                  | 29,1                                      |
| 2002           | Accidents corporels | 15 521                          | 12 429                      | 80,1                                    | 1 500                                | 12,1                                      |
|                | Accidents mortels   | 1 624                           | 954                         | 58,7                                    | 246                                  | 25,8                                      |
| 2003           | Accidents corporels | 12 497                          | 9 782                       | 78,3                                    | 1 047                                | 10,7                                      |
|                | Accidents mortels   | 1 157                           | 650                         | 56,2                                    | 176                                  | 27,1                                      |
| 2004           | Accidents corporels | 11 285                          | 8 520                       | 75,5                                    | 932                                  | 10,9                                      |
|                | Accidents mortels   | 1 066                           | 588                         | 55,2                                    | 150                                  | 25,5                                      |
| 2005           | Accidents corporels | 10 908                          | 8 716                       | 79,9                                    | 874                                  | 10  |
|                | Accidents mortels   | 1 040                           | 759                         | 73                                      | 130                                  | 17,1                                      |
| 2006           | Accidents corporels | 8 841                           | 7 210                       | 81,6                                    | 866                                  | 14,81                                     |
|                | Accidents mortels   | 792                             | 584                         | 73,7                                    | 148                                  | 25,3                                      |
| 2007           | Accidents corporels | 6 774                           | 5 471                       | 80,8                                    | 563                                  | 10,3                                      |
|                | Accidents mortels   | 486                             | 380                         | 78,2                                    | 80                                   | 21,1                                      |
| 2008           | Accidents corporels | 5 424                           | 4 383                       | 80,8                                    | 415                                  | 9,5                                       |
|                | Accidents mortels   | 370                             | 282                         | 76,2                                    | 62                                   | 22  |
| 2009           | Accidents corporels | 4 590                           | 3 795                       | 82,7                                    | 344                                  | 9,1                                       |
|                | Accidents mortels   | 367                             | 287                         | 78,2                                    | 60                                   | 20,9                                      |
| 2010           | Accidents corporels | 4 012                           | 3 403                       | 84,8                                    | 338                                  | 9,9                                       |
|                | Accidents mortels   | 322                             | 246                         | 76,4                                    | 52                                   | 21,1                                      |
| 2011           | Accidents corporels | 3 954                           | 3 280                       | 83                                      | 312                                  | 9,5                                       |
|                | Accidents mortels   | 308                             | 230                         | 74,7                                    | 43                                   | 18,7                                      |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | - 1,4 %                         | - 3,6 %                     | - 2,2                                   | - 7,7 %                              | - 4,2                                     |
|                | Accidents mortels   | - 4,3 %                         | - 6,5 %                     | - 2,3                                   | - 17,3 %                             | - 11,6                                    |

Source : ONISR, fichier des accidents.



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE RN ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX



Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011 sur route nationale, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est environ 2 fois plus faible que sur l'ensemble des réseaux routiers. Pour les accidents corporels, l'écart est plus réduit (11 % pour l'ensemble des réseaux en 2011 contre 9,5 % sur route nationale).

Dans les accidents mortels sur route nationale, depuis 2007, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués baisse sensiblement (21 % en 2007 contre 19 % en 2011 mais 21 % également en 2010).

Dans les accidents corporels sur route nationale en 2007, la part des conducteurs alcoolisés est de 10 %. Elle est descendue à 9,1 % en 2009 et atteint à 9,5 % en 2011. Comparativement à 2010, cette part connaît une baisse de 0,4 point (9,9 % en 2010). On remarque que si cette part entre 2000 et 2006 était légèrement supérieure sur les routes nationales à l'ensemble des réseaux, c'est l'inverse de 2007 à 2011.

## Les routes départementales (RD)

Préalablement, il est rappelé que le réseau routier national (RRN) et le réseau des routes départementales ont fait l'objet en 2005-2006 d'une restructuration majeure puisque environ 18 000 km de routes nationales (plus de la moitié du réseau hors autoroutes) ont été transférées aux départements. Cela crée une discontinuité majeure dans les séries longues de trafic et d'accidentalité relatives à ces deux réseaux (bien supérieure à l'effet des variations de linéaire ordinaires constatées chaque année). On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

On donne cependant ci-dessous des séries longues intégrales depuis l'année 2000, conformes aux mêmes exploitations réalisées pour les autres réseaux. Toutefois, les commentaires fournis tiennent compte de cette particularité.

Avertissement : les données d'accidents fournies dans ce chapitre intègrent les accidents survenus sur les bretelles des voies, contrairement aux éditions précédentes dans lesquelles ces accidents étaient comptabilisés dans la catégorie « autres voies ».

### Linéaire et volume de circulation<sup>14</sup>

Le linéaire de routes départementales a augmenté, notamment en 2006 et en 2007, suite aux transferts de 18 000 kilomètres de routes nationales aux départements. En 2007, il s'établit alors à plus de 377 000 kilomètres.

En 2011, le linéaire de routes départementales est à nouveau en hausse de + 0,4 % pour un linéaire désormais proche de 380 000 kilomètres.

Le volume de circulation sur routes départementales a été impacté en 2008 et en 2009 par les effets de la crise économique. En 2011, il repart légèrement à la hausse (+ 0,4 % par rapport à 2010).

Par effets opposés aux routes nationales, la mortalité par milliard de kilomètres parcourus sur routes départementales a progressé en 2007 comparativement à l'ensemble des réseaux.

Depuis 2007, la baisse de ce ratio est près de deux fois inférieure à l'ensemble des réseaux (- 8 % pour la mortalité par milliard de kilomètres sur routes départementales contre - 15 % pour l'ensemble des routes).

En 2011, la mortalité par milliard de kilomètres parcourus sur routes départementales a diminué de deux points (11,8 tués par milliard de kilomètres en 2011 contre 12 en 2010) profitant à la fois de la baisse du nombre de personnes tuées sur routes départementales et de l'augmentation des parcours.

<sup>14</sup> Voir également données et graphiques pages 429 et 430.

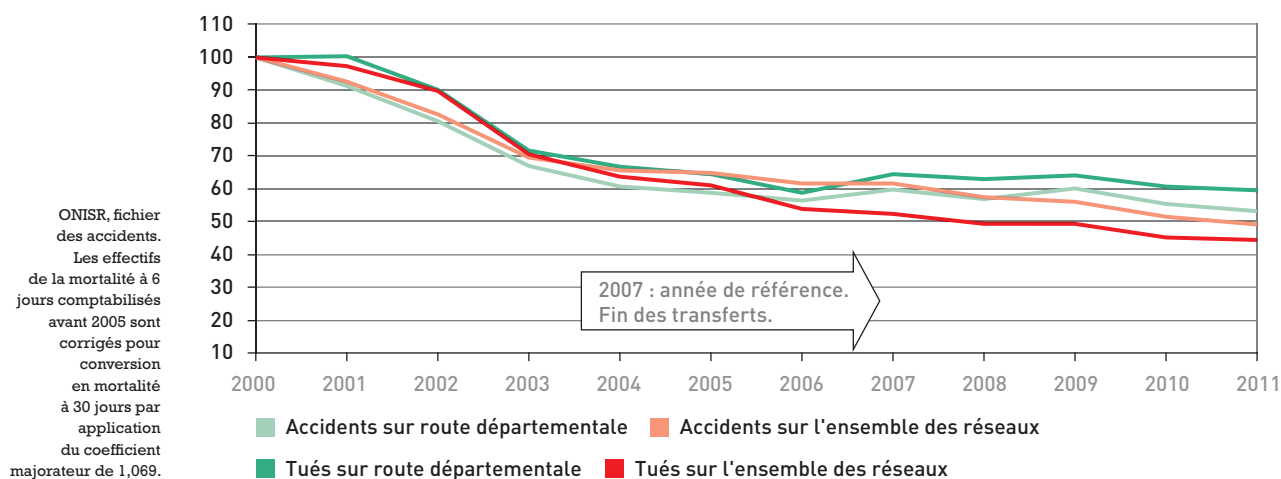
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES

| Année                 | Accidents corporels |                       | Personnes tuées |                       |
|-----------------------|---------------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|
|                       | RD                  | Ensembles des réseaux | RD              | Ensembles des réseaux |
| 2000                  | 180                 | 233,9                 | 20              | 15,8                  |
| 2001                  | 165                 | 216,6                 | 20              | 15,3                  |
| 2002                  | 145                 | 192,5                 | 18              | 14,1                  |
| 2003                  | 120                 | 163,2                 | 14              | 11,1                  |
| 2004                  | 110                 | 153,3                 | 13              | 10                    |
| 2005                  | 106                 | 152,5                 | 13              | 9,6                   |
| 2006                  | 102                 | 144,6                 | 12              | 8,5                   |
| 2007                  | 108                 | 144,7                 | 13              | 8,2                   |
| 2008                  | 102                 | 134,8                 | 12              | 7,7                   |
| 2009                  | 109                 | 131                   | 13              | 7,7                   |
| 2010                  | 100                 | 120,1                 | 12              | 7,1                   |
| 2011                  | 96                  | 115,1                 | 12              | 7                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,5 %</b>      | <b>- 4,1 %</b>        | <b>- 1,9 %</b>  | <b>- 1,5 %</b>        |

À partir du volume global de circulation de l'ensemble RD + VC estimé par le SOeS, l'ONISR a réparti ce trafic arbitrairement entre ces deux réseaux (60 % pour les RD et 40 % pour les VC), sur la base de travaux antérieurs.

Source : SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ POUR 1 MILLIARD DE KM PARCOURUS SUR RD (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Bilan général de l'accidentalité sur RD

En 2011, les routes départementales concentrent 33 % des accidents corporels et 66 % des personnes tuées.

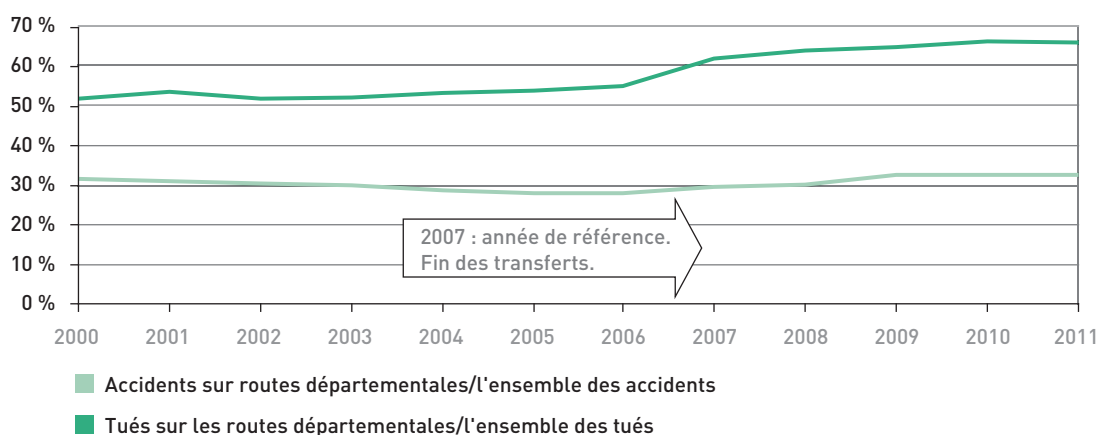
Par rapport à 2007, année qui a suivi la clôture du transfert aux départements d'une majorité de routes nationales, le nombre annuel d'accidents corporels a diminué de - 11 % et le nombre annuel de personnes tuées de - 8,5 %. Ces taux sont très nettement inférieurs aux résultats obtenus sur l'ensemble des réseaux (- 20 % pour les accidents corporels et -14 % de personnes tuées).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES

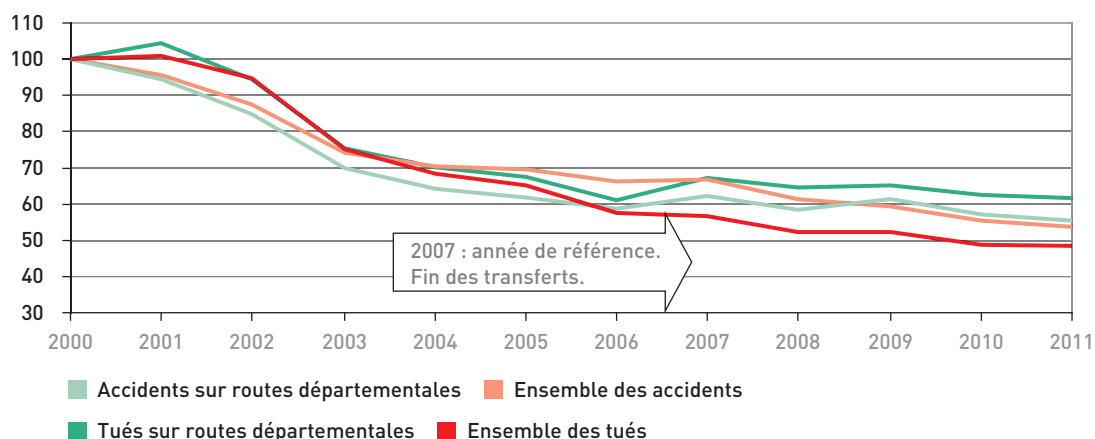
| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Personnes tuées | Blessés        | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------|----------------|---------------------------|
| 2000                  | 38 573              | ND                     | 4 257           | 54 459         | ND                        |
| 2001                  | 36 720              | ND                     | 4 440           | 50 800         | ND                        |
| 2002                  | 32 589              | ND                     | 4 027           | 44 681         | ND                        |
| 2003                  | 27 189              | ND                     | 3 209           | 36 557         | ND                        |
| 2004                  | 24 845              | ND                     | 2 988           | 33 188         | ND                        |
| 2005                  | 23 842              | 2 620                  | 2 874           | 31 697         | 15 245                    |
| 2006                  | 22 630              | 2 409                  | 2 604           | 30 381         | 17 843                    |
| 2007                  | 24 108              | 2 672                  | 2 866           | 32 296         | 18 301                    |
| 2008                  | 22 565              | 2 529                  | 2 745           | 30 068         | 16 599                    |
| 2009                  | 23 736              | 2 571                  | 2 776           | 31 230         | 16 747                    |
| 2010                  | 22 089              | 2 485                  | 2 661           | 28 844         | 15 021                    |
| 2011                  | 21 391              | 2 416                  | 2 621           | 28 016         | 14 986                    |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,2 %</b>      | <b>- 2,8 %</b>         | <b>- 1,5 %</b>  | <b>- 2,9 %</b> | <b>- 0,2 %</b>            |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES RD DANS L'ACCIDENTALITÉ



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE RD ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, par rapport à 2010, les accidents corporels sont en baisse de - 3,2 % et la mortalité diminuée de - 1,5 %. Ces baisses prolongent celles de 2010 (- 6,9 % pour les accidents corporels et - 4,1 % pour les tués) après le palier observé sur les années 2007 à 2009.

#### Les usagers<sup>15</sup> accidentés des RD

En 2011, la mortalité sur les routes départementales concerne les automobilistes (59 %) puis les motos (19 %), suivis des piétons (8 %).

Cette distribution diffère de celle observée sur l'ensemble des réseaux, notamment pour la mortalité des automobilistes et des piétons (respectivement 52 % et 13 %). Pour la mortalité des motocyclistes, les parts sont équivalentes.

Depuis 2007, la mortalité des automobilistes a baissé de - 11 % (- 16 % sur l'ensemble du réseau). Celle des motocyclistes baisse de - 11 % (identique à l'ensemble des réseaux) et celle des piétons diminue de -13 % (- 8 % sur l'ensemble des réseaux).

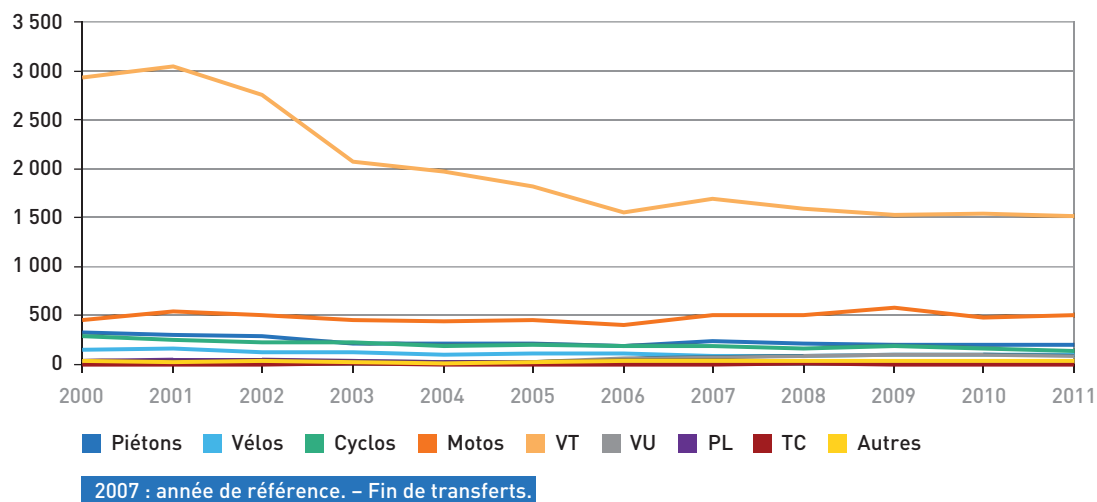
#### ↓ ANNÉES 2000 À 2011 - BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année | Accidents corporels |       |       |         |        |         |         |         |        | Personnes tuées |      |       |          |       |         |          |          |        |          |
|-------|---------------------|-------|-------|---------|--------|---------|---------|---------|--------|-----------------|------|-------|----------|-------|---------|----------|----------|--------|----------|
|       | Piét.               | Vélo  | Cyclo | Moto    | VT     | VU      | PL      | TC      | Autres | Piét.           | Vélo | Cyclo | Moto     | VT    | VU      | PL       | TC       | Autres |          |
| 2000  | 3 571               | 1 819 | 5 495 | 5 321   | 33 984 | 1 344   | 2 067   | 366     | 797    | 325             | 154  | 289   | 456      | 2 929 | 27      | 35       | 3        | 38     |          |
| 2001  | 3 379               | 1 637 | 4 974 | 5 392   | 32 291 | 1 339   | 1 885   | 416     | 757    | 307             | 159  | 258   | 544      | 3 046 | 40      | 56       | 2        | 29     |          |
| 2002  | 2 903               | 1 390 | 4 424 | 4 923   | 28 576 | 1 158   | 1 660   | 335     | 646    | 290             | 126  | 224   | 510      | 2 756 | 42      | 45       | 0        | 34     |          |
| 2003  | 2 449               | 1 402 | 4 204 | 4 424   | 23 258 | 1 098   | 1 368   | 283     | 577    | 211             | 129  | 229   | 455      | 2 074 | 34      | 38       | 7        | 31     |          |
| 2004  | 2 273               | 1 206 | 3 866 | 4 062   | 21 243 | 912     | 1 344   | 231     | 522    | 210             | 99   | 188   | 437      | 1 974 | 30      | 31       | 0        | 18     |          |
| 2005  | 2 140               | 1 173 | 3 388 | 4 521   | 20 339 | 801     | 1 250   | 237     | 577    | 216             | 109  | 202   | 455      | 1 815 | 25      | 28       | 3        | 21     |          |
| 2006  | 2 114               | 1 125 | 3 452 | 4 254   | 18 463 | 1 784   | 1 564   | 249     | 557    | 195             | 116  | 194   | 404      | 1 555 | 65      | 37       | 1        | 37     |          |
| 2007  | 2 247               | 1 162 | 3 703 | 4 993   | 19 362 | 2 123   | 1 374   | 250     | 612    | 235             | 86   | 188   | 510      | 1 699 | 81      | 31       | 1        | 35     |          |
| 2008  | 2 187               | 1 097 | 3 428 | 4 867   | 17 957 | 2 052   | 1 338   | 237     | 605    | 215             | 85   | 170   | 507      | 1 594 | 94      | 37       | 7        | 36     |          |
| 2009  | 2 441               | 1 283 | 3 575 | 5 305   | 18 738 | 2 121   | 1 236   | 297     | 634    | 200             | 95   | 189   | 586      | 1 534 | 103     | 26       | 1        | 42     |          |
| 2010  | 2 343               | 1 128 | 3 064 | 4 918   | 17 723 | 2 015   | 1 239   | 249     | 641    | 198             | 106  | 166   | 475      | 1 539 | 104     | 31       | 0        | 42     |          |
| 2011  | 2 357               | 1 219 | 2 858 | 5 014   | 17 133 | 1 946   | 1 141   | 262     | 515    | 204             | 106  | 136   | 511      | 1 516 | 87      | 26       | 0        | 35     |          |
| Var.  | 2011/2010           | 0,6 % | 8,1 % | - 6,7 % | 2 %    | - 3,3 % | - 3,4 % | - 7,9 % | 5,2 %  | - 19,7 %        | 3 %  | 0 %   | - 18,1 % | 7,6 % | - 1,5 % | - 16,3 % | - 16,1 % | ND     | - 16,7 % |

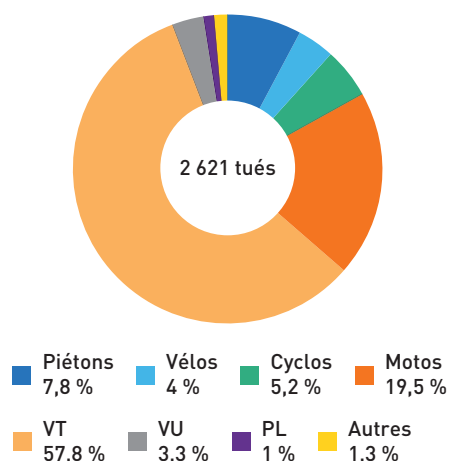
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

<sup>15</sup> Voir chapitre du bilan sur relatif aux véhicules utilitaires alertant sur la discontinuité des séries dans l'enregistrement de ces véhicules au sein du fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RD SUR CATÉGORIE D'USAGERS



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RD PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Par référence à 2010 :

- les automobilistes tués diminuent de – 1,5 % (soit – 23 tués) ;
- les motocyclistes tués sont en hausse de + 7,6 % (soit + 36 tués) ;
- et les tués piétons augmentent + 3 % (soit + 6 tués).

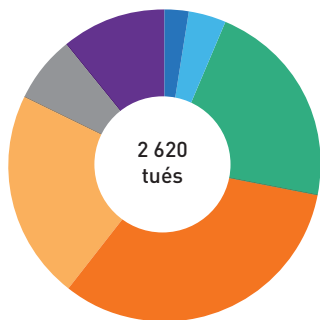
Pour ces trois catégories, ces variations sont semblables à celles de l'ensemble des réseaux.

Victimes sur les RD par classe d'âge

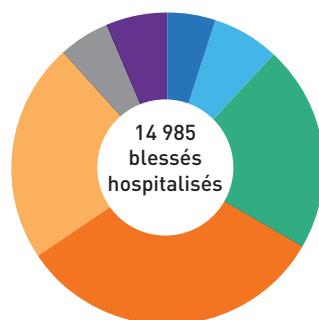
Parmi les personnes tuées en 2011 sur les routes départementales, 5,4 % ont moins de 18 ans, 22 % entre 18 et 24 ans, 54 % entre 25 et 64 ans et 18 % plus de 65 ans. Cette distribution est similaire à celle de l'ensemble des réseaux avec respectivement 7 %, 21 %, 54 % et 19 %.

La classe d'âge la plus concernée est celle des 25-44 ans avec 851 tués en 2011, soit 33 % de la mortalité sur routes départementales contre 32 % tous réseaux confondus.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RD PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS SUR RD PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les pourcentages sont calculés en tenant compte des effectifs des personnes avec âge connu.

0-14 : 2,6 %  
 15-17 : 3,8 %  
 18-24 : 21,9 %  
 25-44 : 32,5 %  
 45-64 : 21,5 %  
 65-74 : 6,9 %  
 75 et + : 10,8 %

0-14 : 5,1 %  
 15-17 : 6,9 %  
 18-24 : 21,5 %  
 25-44 : 32,3 %  
 45-64 : 22,6 %  
 65-74 : 5,4 %  
 75 et + : 6,2 %

Depuis 2007, alors que la mortalité d'ensemble sur routes départementales est en baisse de - 9 % (en tenant compte uniquement des personnes dont l'âge est connu), celle de 75 ans et plus n'a diminué que de - 4,7 %. Celle des 18-24 ans s'est réduite de - 13 %, celle des 25-44 ans de - 10 % et celle des 45-64 ans de - 5,4 %.

Par rapport à 2010, les hausses de la mortalité se portent sur les 18-24 ans et les 65-74 ans (+ 7 tués pour les 18-24 ans et + 15 tués pour les 65-74 ans). Les autres classes observent des baisses plus ou moins marquées. Celle des 75 ans et plus, après la hausse de 2010 (+ 11 tués), est de - 6,6 % (soit - 20 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES PAR CLASSE D'ÂGE

| Année          | Personnes tuées |       |         |       |         |         |       |         |         | Blessés hospitalisés |        |         |         |         |       |       |         |         |
|----------------|-----------------|-------|---------|-------|---------|---------|-------|---------|---------|----------------------|--------|---------|---------|---------|-------|-------|---------|---------|
|                | Inc             | 0-14  | 15-17   | 18-24 | 25-44   | 45-64   | 65-74 | 75 et + | Total   | Inc                  | 0-14   | 15-17   | 18-24   | 25-44   | 45-64 | 65-74 | 75 et + | Total   |
| 2000           | 89              | 182   | 220     | 939   | 1 343   | 755     | 335   | 396     | 4 257   | ND                   | ND     | ND      | ND      | ND      | ND    | ND    | ND      | ND      |
| 2001           | 55              | 157   | 232     | 1 025 | 1 414   | 805     | 360   | 391     | 4 440   | ND                   | ND     | ND      | ND      | ND      | ND    | ND    | ND      | ND      |
| 2002           | 61              | 119   | 183     | 930   | 1 321   | 762     | 313   | 338     | 4 027   | ND                   | ND     | ND      | ND      | ND      | ND    | ND    | ND      | ND      |
| 2003           | 52              | 122   | 150     | 749   | 1 014   | 564     | 249   | 308     | 3 209   | ND                   | ND     | ND      | ND      | ND      | ND    | ND    | ND      | ND      |
| 2004           | 4               | 96    | 130     | 738   | 952     | 562     | 193   | 311     | 2 988   | ND                   | ND     | ND      | ND      | ND      | ND    | ND    | ND      | ND      |
| 2005           | 14              | 71    | 164     | 675   | 875     | 572     | 194   | 309     | 2 874   | 135                  | 853    | 1 460   | 3 570   | 4 817   | 2 835 | 828   | 747     | 15 245  |
| 2006           | 38              | 56    | 147     | 629   | 786     | 478     | 186   | 284     | 2 604   | 244                  | 1 121  | 1 711   | 4 017   | 5 643   | 3 287 | 903   | 917     | 17 843  |
| 2007           | 8               | 86    | 124     | 659   | 949     | 534     | 208   | 298     | 2 866   | 70                   | 1 009  | 1 567   | 4 226   | 5 870   | 3 611 | 962   | 986     | 18 301  |
| 2008           | 0               | 74    | 113     | 652   | 858     | 580     | 166   | 302     | 2 745   | 7                    | 952    | 1 346   | 3 700   | 5 432   | 3 392 | 836   | 934     | 16 599  |
| 2009           | 0               | 53    | 126     | 613   | 933     | 593     | 165   | 293     | 2 776   | 1                    | 962    | 1 210   | 3 786   | 5 494   | 3 486 | 850   | 958     | 16 747  |
| 2010           | 1               | 75    | 107     | 566   | 858     | 584     | 166   | 304     | 2 661   | 2                    | 866    | 1 098   | 3 276   | 4 927   | 3 192 | 746   | 914     | 15 021  |
| 2011           | 1               | 69    | 99      | 573   | 851     | 563     | 181   | 284     | 2 621   | 1                    | 762    | 1 040   | 3 218   | 4 845   | 3 387 | 805   | 928     | 14 986  |
| Var. 2011/2010 | 0 %             | - 8 % | - 7,5 % | 1,2 % | - 0,8 % | - 3,6 % | 9 %   | - 6,6 % | - 1,5 % | NS                   | - 12 % | - 5,3 % | - 1,8 % | - 1,7 % | 6,1 % | 7,9 % | 1,5 %   | - 0,2 % |

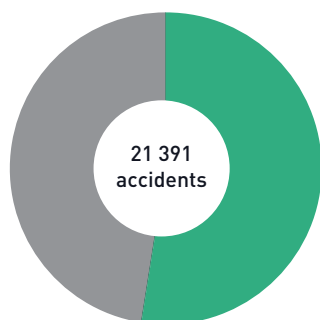
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les RD et les milieux (agglomérations<sup>16</sup> versus rase campagne<sup>17</sup>)

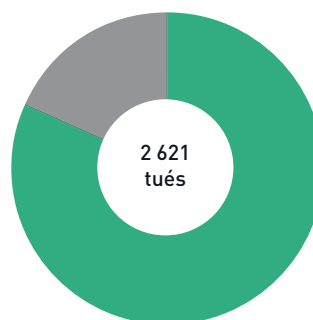
La part des accidents corporels sur routes départementales en rase campagne est de 53 %. Avec 30 points supplémentaires, celle de la mortalité est de 83 %.

Par rapport à l'ensemble des réseaux, c'est 21 points de plus pour les accidents et 41 points pour les personnes tuées.

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS SUR RD SELON LE MILIEU



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES SUR RD SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 52,6 % ■ Milieu urbain 47,4 %      ■ Rase campagne 81,7 % ■ Milieu urbain 18,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2007, la mortalité sur routes départementales en rase campagne a diminué de - 7,2 %.

Par référence à 2010, à l'inverse, elle est très légèrement est hausse (+ 0,6 %, soit + 12 personnes tuées).

Pour le milieu urbain, une hausse brutale de la mortalité a eu lieu 2009 (+ 15 %). Par rapport à 2007, la baisse est de - 14 %, baisse nettement accentuée par la réduction de - 10 % en 2011 comparée à 2010.

<sup>16</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

<sup>17</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

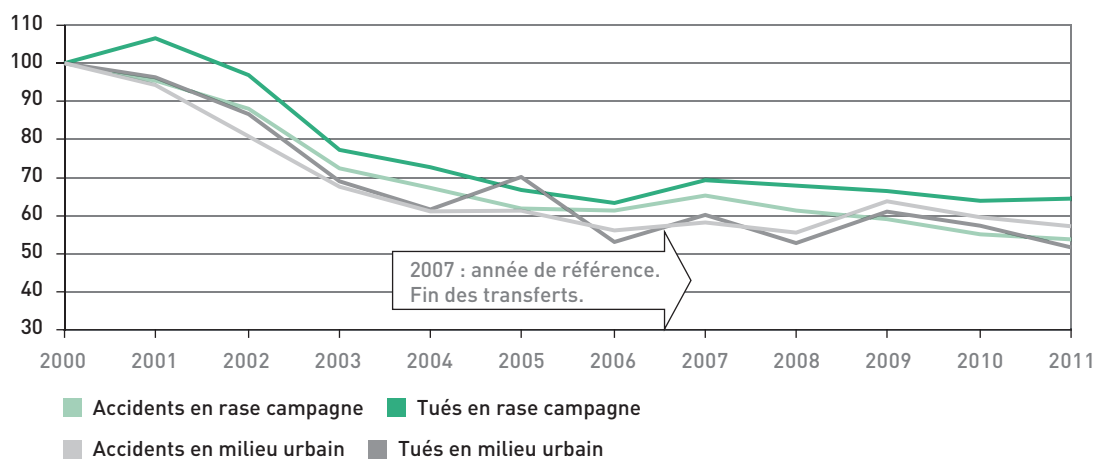


↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES RASE CAMPAGNE VERSUS MILIEU URBAIN

| Année             | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                   | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000              | 20 825              | 3 329           | ND                   | 17 748              | 928             | ND                   | 38 573              | 4 257           | ND                   |
| 2001              | 19 951              | 3 546           | ND                   | 16 769              | 894             | ND                   | 36 720              | 4 440           | ND                   |
| 2002              | 18 271              | 3 224           | ND                   | 14 318              | 803             | ND                   | 32 589              | 4 027           | ND                   |
| 2003              | 15 112              | 2 569           | ND                   | 12 077              | 640             | ND                   | 27 189              | 3 209           | ND                   |
| 2004              | 14 050              | 2 416           | ND                   | 10 795              | 572             | ND                   | 24 845              | 2 988           | ND                   |
| 2005              | 12 868              | 2 222           | 9 569                | 10 974              | 652             | 5 676                | 23 842              | 2 874           | 15 245               |
| 2006              | 12 745              | 2 112           | 11 930               | 9 885               | 492             | 5 913                | 22 630              | 2 604           | 17 843               |
| 2007              | 13 671              | 2 308           | 12 342               | 10 437              | 558             | 5 959                | 24 108              | 2 866           | 18 301               |
| 2008              | 12 785              | 2 255           | 11 329               | 9 780               | 490             | 5 270                | 22 565              | 2 745           | 16 599               |
| 2009              | 12 338              | 2 210           | 10 892               | 11 398              | 566             | 5 855                | 23 736              | 2 776           | 16 747               |
| 2010              | 11 547              | 2 129           | 9 920                | 10 542              | 532             | 5 101                | 22 089              | 2 661           | 15 021               |
| 2011              | 11 241              | 2 141           | 9 901                | 10 150              | 480             | 5 085                | 21 391              | 2 621           | 14 986               |
| Var.<br>2011/2010 | -2,7 %              | 0,6 %           | -0,2 %               | -3,7 %              | -9,8 %          | -0,3 %               | -3,2 %              | -1,5 %          | -0,2 %               |

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR RD SELON LES MILIEUX (BASE 100 – ANNÉE 2000)

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Les RD – Collisions et obstacles<sup>18</sup>

En 2011, 39 % de la mortalité sur routes départementales est observée dans des accidents à un seul véhicule sans piéton. Vient ensuite la mortalité en collision frontale à deux véhicules (26 % des personnes tuées) puis les collisions de côté à deux véhicules (15 % des personnes tuées).

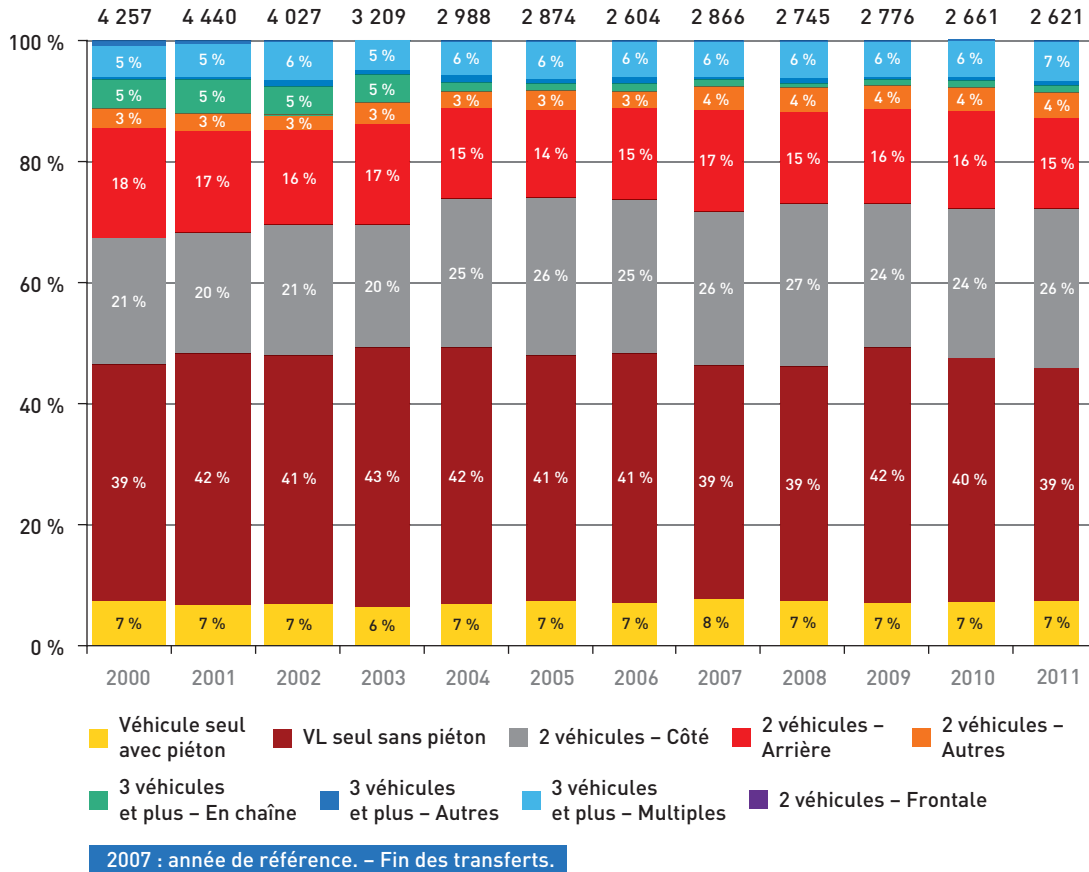
Depuis 2007, aucune évolution n'est observée en termes de tendance.

Par rapport à 2010, alors que la mortalité sur routes départementales diminue de -1,5 %, la mortalité dans les collisions frontales à deux véhicules s'accroît de 5,1 % (+ 33 tués). À l'inverse, les accidents à un seul

<sup>18</sup> Voir chapitre du bilan relatif aux obstacles précisant la définition de cette rubrique du fichier des accidents et les limites de son interprétation

véhicule sans piéton et les collisions sur le côté voient leur mortalité se réduire (respectivement – 64 tués et – 41 tués).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RD SELON LES TYPES DE COLLISIONS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

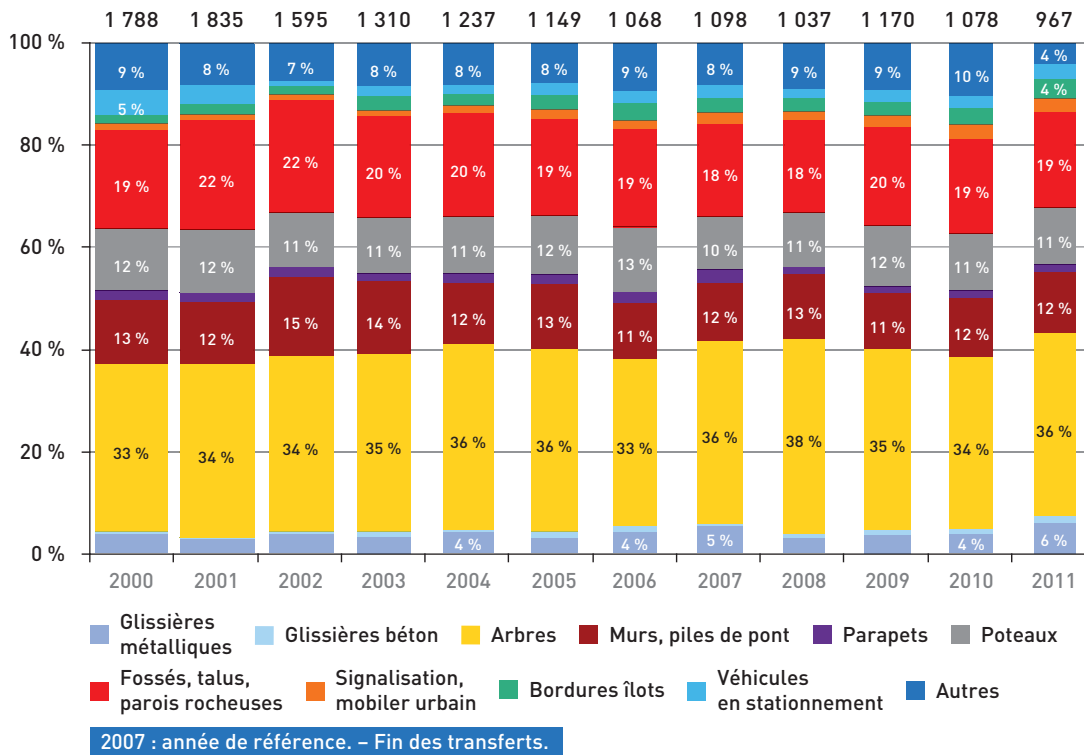
En 2011, 40 % des personnes tuées sur les routes départementales le sont lors d'un accident avec un choc du véhicule contre un obstacle fixe (37 % pour l'ensemble des réseaux).

En 2011, les arbres sont les obstacles les plus percutés sur les routes départementales (36 % de la mortalité avec obstacle, soit 345 tués), suivis dans l'ordre des « fossés, talus, parois rocheuses » (19 %, soit 183 tués), puis des « murs, piles de pont » (12 %, soit 116 tués) et des poteaux (11 %, soit 108 tués).

Depuis 2007, la mortalité dans les accidents avec des chocs contre obstacle fixe n'a baissé que de – 8,1 % (– 8,5 % pour la mortalité d'ensemble sur routes départementales). Par ailleurs, cette réduction cumulée est totalement structurée par la seule réduction de la mortalité en 2011 (– 10 %, soit – 111 tués sur les – 131 tués de la période 2007-2011).

En 2011, la mortalité dans les accidents avec des chocs contre ces quatre principaux obstacles a évolué en conformité avec la baisse générale de la mortalité contre obstacle (– 5 %, soit – 18 tués pour les arbres, – 9,9 %, soit – 20 tués pour les fossés, talus, parois rocheuses, – 7,9 %, soit – 10 tués murs, piles de pont, et – 8,5 %, soit – 10 tués pour les poteaux).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RD AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

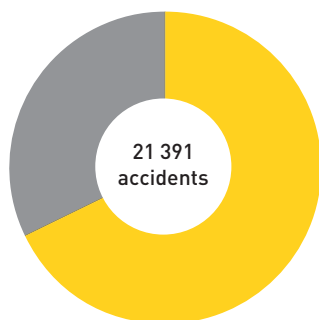


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les RD et la luminosité dans l'accidentalité (jour versus nuit)

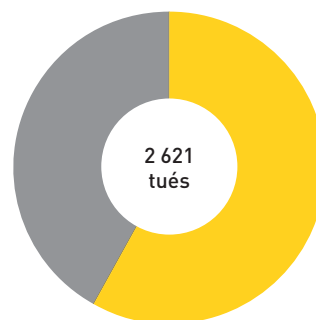
En 2011, plus de deux tiers des accidents corporels sur routes départementales se sont déroulés de jour (68 %) et la mortalité s'établit à 58 % (soit 1 527 personnes tuées). La mortalité de nuit est légèrement en deçà de celle constatée sur l'ensemble des réseaux (42 % sur routes départementales contre 43 % sur l'ensemble des réseaux).

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS SUR RD SELON LA LUMINOSITÉ



Jour 67,9 %    Nuit 32,1 %

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES SUR RD SELON LA LUMINOSITÉ



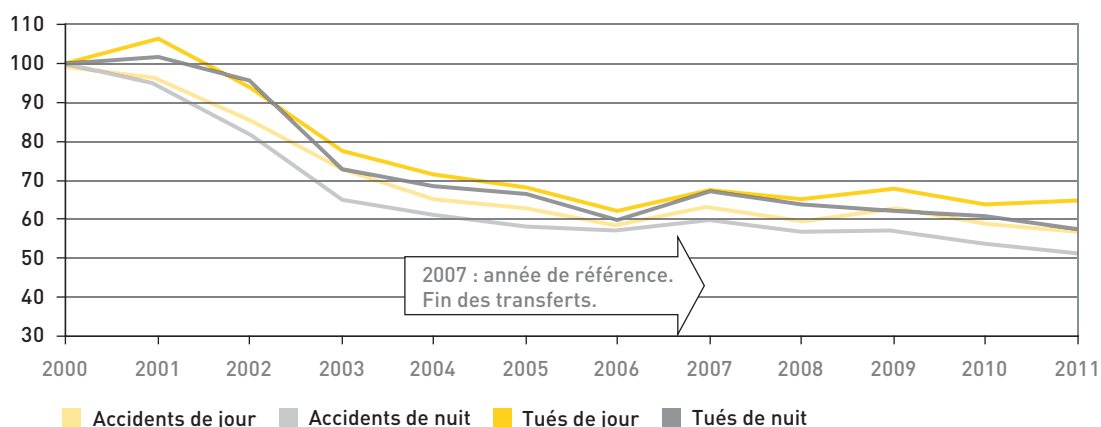
Jour 58,3 %    Nuit 41,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES JOUR VERSUS NUIT

| Année             | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                   | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000              | 25 261              | 2 354           | ND                   | 13 312              | 1 903           | ND                   | 38 573              | 4 257           | ND                   |
| 2001              | 24 173              | 2 506           | ND                   | 12 547              | 1 934           | ND                   | 36 720              | 4 440           | ND                   |
| 2002              | 21 663              | 2 211           | ND                   | 10 926              | 1 816           | ND                   | 32 589              | 4 027           | ND                   |
| 2003              | 18 492              | 1 825           | ND                   | 8 697               | 1 384           | ND                   | 27 189              | 3 209           | ND                   |
| 2004              | 16 603              | 1 685           | ND                   | 8 242               | 1 303           | ND                   | 24 845              | 2 988           | ND                   |
| 2005              | 16 023              | 1 606           | 9 797                | 7 819               | 1 268           | 5 448                | 23 842              | 2 874           | 15 245               |
| 2006              | 14 933              | 1 465           | 11 376               | 7 697               | 1 139           | 6 467                | 22 630              | 2 604           | 17 843               |
| 2007              | 16 094              | 1 590           | 11 799               | 8 014               | 1 276           | 6 502                | 24 108              | 2 866           | 18 301               |
| 2008              | 14 934              | 1 531           | 10 714               | 7 631               | 1 214           | 5 885                | 22 565              | 2 745           | 16 599               |
| 2009              | 16 049              | 1 596           | 11 043               | 7 687               | 1 180           | 5 704                | 23 736              | 2 776           | 16 747               |
| 2010              | 14 993              | 1 505           | 10 068               | 7 096               | 1 156           | 4 953                | 22 089              | 2 661           | 15 021               |
| 2011              | 14 525              | 1 527           | 9 798                | 6 866               | 1 094           | 5 188                | 21 391              | 2 621           | 14 986               |
| Var.<br>2011/2010 | - 3,1 %             | 1,5 %           | - 2,7 %              | - 3,2 %             | - 5,4 %         | 4,7 %                | - 3,2 %             | - 1,5 %         | - 0,2 %              |

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR RD JOUR VERSUS NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2007, les accidents corporels et la mortalité ont enregistré des baisses supérieures le jour, soit :

- pour les accidents corporels : - 14 % le jour contre - 9,7 % la nuit ;
- pour les personnes tuées : - 14 % le jour contre - 4 % la nuit.

Par rapport à 2010, les variations de la mortalité sont opposées. Les personnes tuées de nuit sont en baisse (- 5,4 %, soit - 62 tués) alors que celles de jour sont en hausse (+ 1,5 %, soit + 22 tués).

Les RD et l'accidentalité selon les mois, les jours et les heures

Les accidents corporels et les personnes tuées sur les routes départementales selon les mois sont caractérisés par des profils saisonniers plutôt uniformes sur les années 2007-2011.

En moyenne, sur cette période de cinq années (2007- 2011), la part mensuelle d'accidents corporels varie de 6,8 % au minimum (février, avec 1 543 accidents en moyenne) pour atteindre 9,6 % au maximum (juillet, avec 2 191 accidents en moyenne). Pour les tués, l'écart entre les deux mois extrêmes est de 3,4 points

476

(9,8 % en juillet en moyenne contre 6,4 % en février). Les mois d'avril à septembre concentrent 62 % des accidents et de la mortalité, soit un écart de 0,4 point par référence au poids moyen cumulé de ces sept mois ( $7/12 = 58\%$ ).

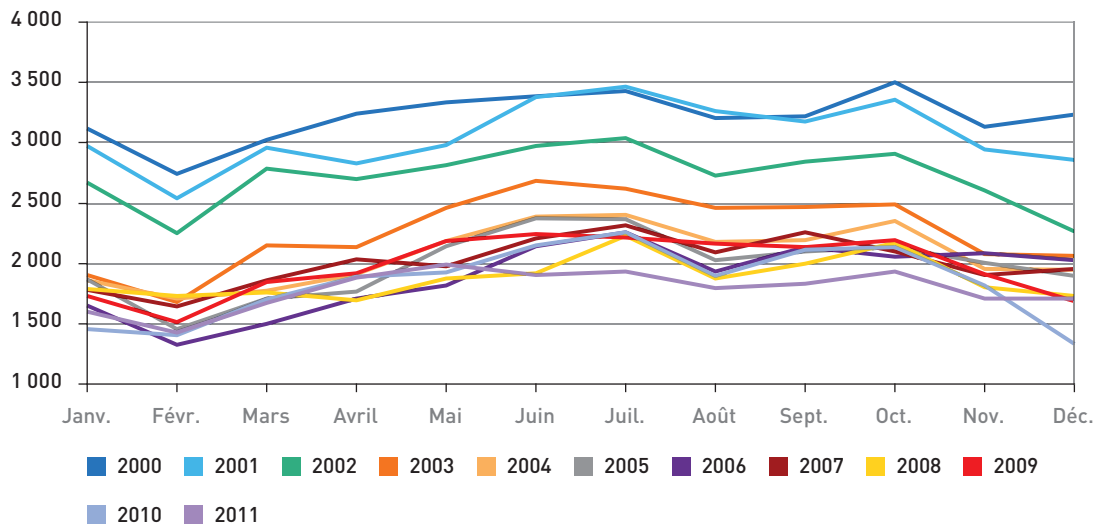
L'année 2011, qui connaît des mouvements mensuels très contrastés par rapport à 2010 (+ 20 décès en janvier, + 50 décès en avril, - 48 tués en juillet et + 38 tués en décembre), s'inscrit dans le fuseau de la tendance observée sur les années 2007 à 2011.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LE MOIS

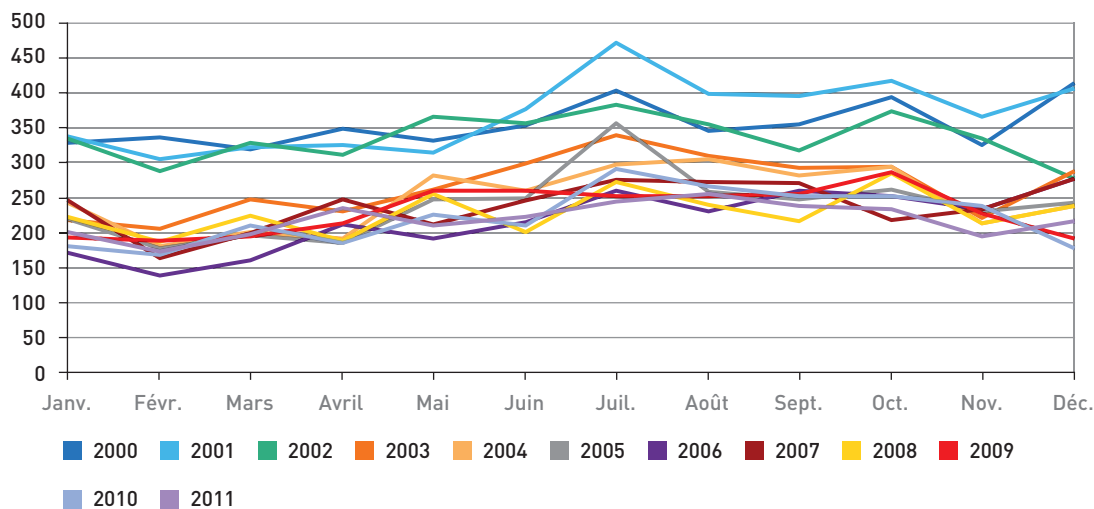
| Année             |                     | Janv. | Févr. | Mars   | Avril  | Mai    | Juin    | Juil.   | Août   | Sept.   | Oct.   | Nov.    | Déc.   |
|-------------------|---------------------|-------|-------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
| 2000              | Accidents corporels | 3 118 | 2 739 | 3 027  | 3 239  | 3 338  | 3 388   | 3 432   | 3 205  | 3 217   | 3 502  | 3 135   | 3 233  |
|                   | Personnes tuées     | 328   | 337   | 319    | 348    | 331    | 354     | 404     | 346    | 355     | 394    | 325     | 415    |
| 2001              | Accidents corporels | 2 970 | 2 543 | 2 960  | 2 827  | 2 978  | 3 379   | 3 462   | 3 262  | 3 178   | 3 359  | 2 947   | 2 855  |
|                   | Personnes tuées     | 338   | 306   | 323    | 325    | 314    | 376     | 471     | 399    | 396     | 418    | 367     | 407    |
| 2002              | Accidents corporels | 2 671 | 2 254 | 2 788  | 2 701  | 2 818  | 2 973   | 3 037   | 2 728  | 2 841   | 2 910  | 2 602   | 2 266  |
|                   | Personnes tuées     | 335   | 289   | 329    | 311    | 366    | 357     | 383     | 355    | 317     | 373    | 335     | 278    |
| 2003              | Accidents corporels | 1 906 | 1 681 | 2 150  | 2 134  | 2 459  | 2 683   | 2 619   | 2 462  | 2 465   | 2 489  | 2 076   | 2 065  |
|                   | Personnes tuées     | 218   | 205   | 248    | 230    | 262    | 299     | 340     | 310    | 293     | 294    | 221     | 289    |
| 2004              | Accidents corporels | 1 858 | 1 708 | 1 771  | 1 909  | 2 184  | 2 386   | 2 406   | 2 176  | 2 194   | 2 351  | 1 957   | 1 945  |
|                   | Personnes tuées     | 243   | 181   | 201    | 191    | 282    | 261     | 297     | 305    | 282     | 294    | 213     | 238    |
| 2005              | Accidents corporels | 1 869 | 1 458 | 1 709  | 1 764  | 2 139  | 2 370   | 2 364   | 2 030  | 2 102   | 2 137  | 2 002   | 1 898  |
|                   | Personnes tuées     | 220   | 177   | 197    | 185    | 247    | 250     | 357     | 259    | 247     | 261    | 231     | 243    |
| 2006              | Accidents corporels | 1 651 | 1 328 | 1 502  | 1 705  | 1 820  | 2 141   | 2 257   | 1 932  | 2 132   | 2 054  | 2 085   | 2 023  |
|                   | Personnes tuées     | 171   | 138   | 161    | 212    | 192    | 215     | 260     | 231    | 260     | 253    | 234     | 277    |
| 2007              | Accidents corporels | 1 778 | 1 642 | 1 859  | 2 032  | 1 975  | 2 209   | 2 313   | 2 089  | 2 257   | 2 096  | 1 905   | 1 953  |
|                   | Personnes tuées     | 248   | 164   | 200    | 248    | 212    | 246     | 275     | 272    | 271     | 218    | 234     | 278    |
| 2008              | Accidents corporels | 1 787 | 1 732 | 1 756  | 1 693  | 1 872  | 1 915   | 2 231   | 1 873  | 1 998   | 2 172  | 1 806   | 1 730  |
|                   | Personnes tuées     | 223   | 187   | 225    | 189    | 255    | 201     | 272     | 240    | 216     | 285    | 213     | 239    |
| 2009              | Accidents corporels | 1 729 | 1 512 | 1 846  | 1 919  | 2 188  | 2 244   | 2 213   | 2 163  | 2 138   | 2 190  | 1 909   | 1 685  |
|                   | Personnes tuées     | 193   | 189   | 195    | 213    | 260    | 260     | 252     | 253    | 255     | 286    | 228     | 192    |
| 2010              | Accidents corporels | 1 456 | 1 406 | 1 704  | 1 892  | 1 925  | 2 149   | 2 260   | 1 899  | 2 114   | 2 133  | 1 817   | 1 334  |
|                   | Personnes tuées     | 181   | 168   | 211    | 185    | 226    | 210     | 292     | 267    | 253     | 252    | 238     | 178    |
| 2011              | Accidents corporels | 1 597 | 1 425 | 1 675  | 1 885  | 1 987  | 1 904   | 1 936   | 1 794  | 1 834   | 1 932  | 1 712   | 1 710  |
|                   | Personnes tuées     | 201   | 173   | 198    | 235    | 210    | 222     | 244     | 255    | 238     | 234    | 195     | 216    |
| Moy.<br>2007-2011 | Accidents corporels | 1 669 | 1 543 | 1 768  | 1 884  | 1 989  | 2 084   | 2 191   | 1 964  | 2 068   | 2 105  | 1 830   | 1 682  |
|                   | Personnes tuées     | 209   | 176   | 206    | 214    | 233    | 228     | 267     | 257    | 247     | 255    | 222     | 221    |
| %<br>par mois     | Accidents corporels | 7,3 % | 6,8 % | 7,8 %  | 8,3 %  | 8,7 %  | 9,2 %   | 9,6 %   | 8,6 %  | 9,1 %   | 9,2 %  | 8 %     | 7,4 %  |
|                   | Personnes tuées     | 7,7 % | 6,4 % | 7,5 %  | 7,8 %  | 8,5 %  | 8,3 %   | 9,8 %   | 9,4 %  | 9 %     | 9,3 %  | 8,1 %   | 8,1 %  |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | 9,7 % | 1,4 % | -1,7 % | -0,4 % | 3,2 %  | -11,4 % | -14,3 % | -5,5 % | -13,2 % | -9,4 % | -5,8 %  | 28,2 % |
|                   | Personnes tuées     | 11 %  | 3 %   | -6,2 % | 27 %   | -7,1 % | 5,7 %   | -16,4 % | -4,5 % | -5,9 %  | -7,1 % | -18,1 % | 21,3 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les vendredis et les samedis sont les jours où les accidents corporels et la mortalité sont les plus élevés (ensemble, 32 %, soit 7 388 accidents corporels, et 34 %, soit 916 personnes tuées).

L'année 2011 n'est pas en conformité avec cette distribution moyenne. Le jour le plus meurtrier sur routes départementales est le dimanche (457 tués, soit + 10 tués par rapport à 2010).

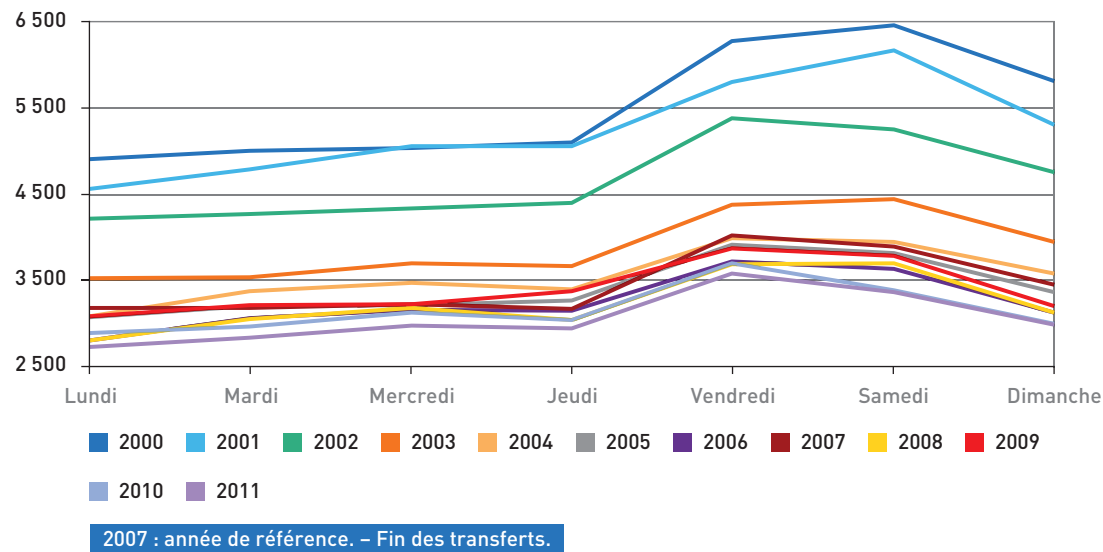
## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LE JOUR

| Année          |                     | Lundi   | Mardi   | Mercredi | Jeudi   | Vendredi | Samedi  | Dimanche |
|----------------|---------------------|---------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|
| 2000           | Accidents corporels | 4 907   | 4 999   | 5 030    | 5 094   | 6 272    | 6 458   | 5 813    |
|                | Personnes tuées     | 541     | 479     | 475      | 493     | 636      | 812     | 821      |
| 2001           | Accidents corporels | 4 554   | 4 788   | 5 059    | 5 055   | 5 797    | 6 169   | 5 298    |
|                | Personnes tuées     | 536     | 521     | 536      | 527     | 713      | 786     | 822      |
| 2002           | Accidents corporels | 4 218   | 4 270   | 4 330    | 4 395   | 5 383    | 5 244   | 4 749    |
|                | Personnes tuées     | 468     | 478     | 464      | 510     | 654      | 724     | 729      |
| 2003           | Accidents corporels | 3 519   | 3 540   | 3 702    | 3 667   | 4 381    | 4 439   | 3 941    |
|                | Personnes tuées     | 401     | 381     | 408      | 374     | 531      | 547     | 567      |
| 2004           | Accidents corporels | 3 085   | 3 374   | 3 471    | 3 400   | 3 990    | 3 945   | 3 580    |
|                | Personnes tuées     | 367     | 319     | 374      | 368     | 470      | 578     | 512      |
| 2005           | Accidents corporels | 3 074   | 3 206   | 3 214    | 3 262   | 3 910    | 3 811   | 3 365    |
|                | Personnes tuées     | 358     | 325     | 364      | 369     | 453      | 490     | 515      |
| 2006           | Accidents corporels | 2 803   | 3 056   | 3 154    | 3 144   | 3 716    | 3 633   | 3 124    |
|                | Personnes tuées     | 304     | 319     | 323      | 336     | 406      | 450     | 466      |
| 2007           | Accidents corporels | 3 180   | 3 174   | 3 220    | 3 173   | 4 020    | 3 888   | 3 453    |
|                | Personnes tuées     | 363     | 344     | 335      | 340     | 473      | 523     | 488      |
| 2008           | Accidents corporels | 2 803   | 3 046   | 3 180    | 3 034   | 3 683    | 3 696   | 3 123    |
|                | Personnes tuées     | 296     | 349     | 336      | 337     | 434      | 503     | 490      |
| 2009           | Accidents corporels | 3 086   | 3 210   | 3 223    | 3 374   | 3 867    | 3 778   | 3 198    |
|                | Personnes tuées     | 327     | 333     | 339      | 379     | 386      | 519     | 493      |
| 2010           | Accidents corporels | 2 893   | 2 964   | 3 129    | 3 038   | 3 695    | 3 379   | 2 991    |
|                | Personnes tuées     | 326     | 335     | 321      | 349     | 459      | 425     | 446      |
| 2011           | Accidents corporels | 2 723   | 2 830   | 2 975    | 2 938   | 3 573    | 3 362   | 2 990    |
|                | Personnes tuées     | 326     | 288     | 353      | 339     | 420      | 438     | 457      |
| Moy. 2007/2011 | Accidents corporels | 2 937   | 3 045   | 3 145    | 3 111   | 3 768    | 3 621   | 3 151    |
|                | Personnes tuées     | 328     | 330     | 337      | 349     | 434      | 482     | 475      |
| % par mois     | Accidents corporels | 12,9 %  | 13,4 %  | 13,8 %   | 13,7 %  | 16,5 %   | 15,9 %  | 13,8 %   |
|                | Personnes tuées     | 12 %    | 12,1 %  | 12,3 %   | 12,8 %  | 15,9 %   | 17,6 %  | 17,4 %   |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | - 5,9 % | - 4,5 % | - 4,9 %  | - 3,3 % | - 3,3 %  | - 0,5 % | 0 %      |
|                | Personnes tuées     | 0 %     | - 14 %  | 10 %     | - 2,9 % | - 8,5 %  | 3,1 %   | 2,5 %    |

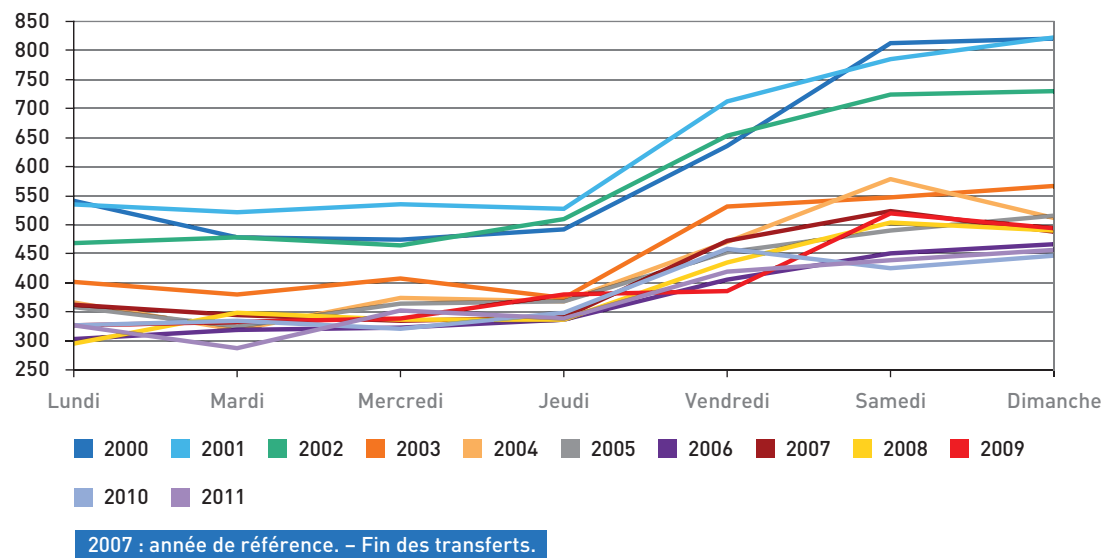
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

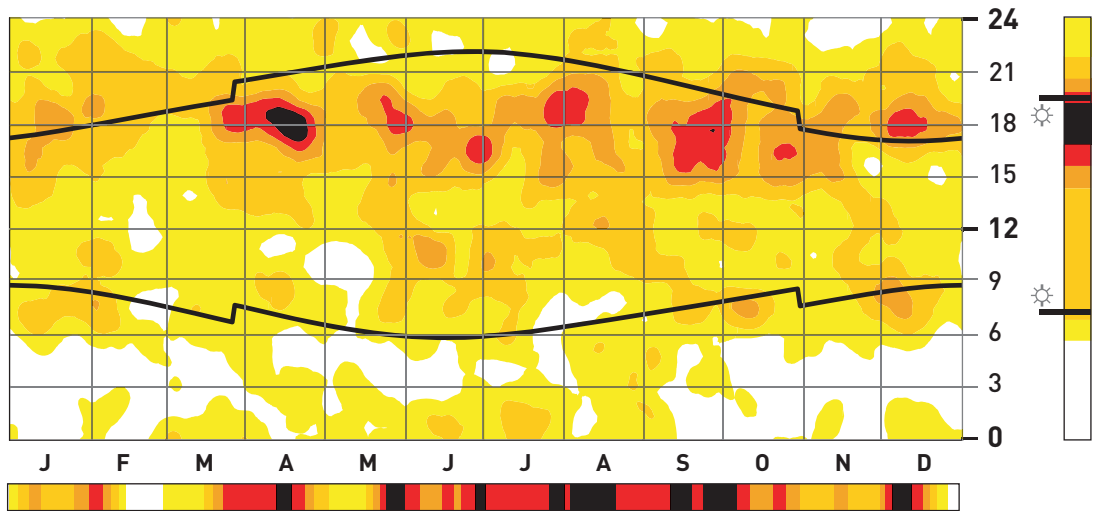
La distribution de la mortalité selon les heures traduite dans le graphe<sup>19</sup> ci-dessous montre qu'en 2011 la mortalité sur routes départementales est très concentrée sur l'heure de pointe du trafic le soir, c'est-à-dire aux alentours de 18 heures. Sur une journée, le maximum est de 21 tués environ contre 30 tués environ pour l'ensemble des réseaux. Sur routes départementales, en 2011, le pic de la mortalité est atteint mi-avril. Il a lieu entre 17 heures et 19 heures.

Cette période comprend plusieurs jours avec une accidentalité élevée :

- 11 avril, avec 4 accidents mortels enregistrant 5 tués ;
- 15 avril, avec 4 accidents mortels enregistrant 4 tués ;
- 17 avril, avec 3 accidents mortels enregistrant 4 tués.

<sup>19</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ TOUTES CATÉGORIES SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES  
SELON LE MOIS ET L'HEURE



|            |      |      |      |      |      |      |           |
|------------|------|------|------|------|------|------|-----------|
| Tués/heure | 0,11 | 0,24 | 0,40 | 0,56 | 0,71 | 0,90 | Moy. 0,30 |
|------------|------|------|------|------|------|------|-----------|

|         |      |      |      |      |     |     |            |
|---------|------|------|------|------|-----|-----|------------|
| Tués    | 169  | 984  | 904  | 401  | 144 | 18  | Tot. 2 621 |
| % tués  | 6 %  | 38 % | 34 % | 15 % | 5 % | 1 % | Tot. 100 % |
| % année | 17 % | 46 % | 26 % | 8 %  | 2 % | 0 % | Tot. 100 % |

**Niveau de mortalité selon les couleurs**

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 2 621 tués l'an, soit 0,30 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs sur les RD

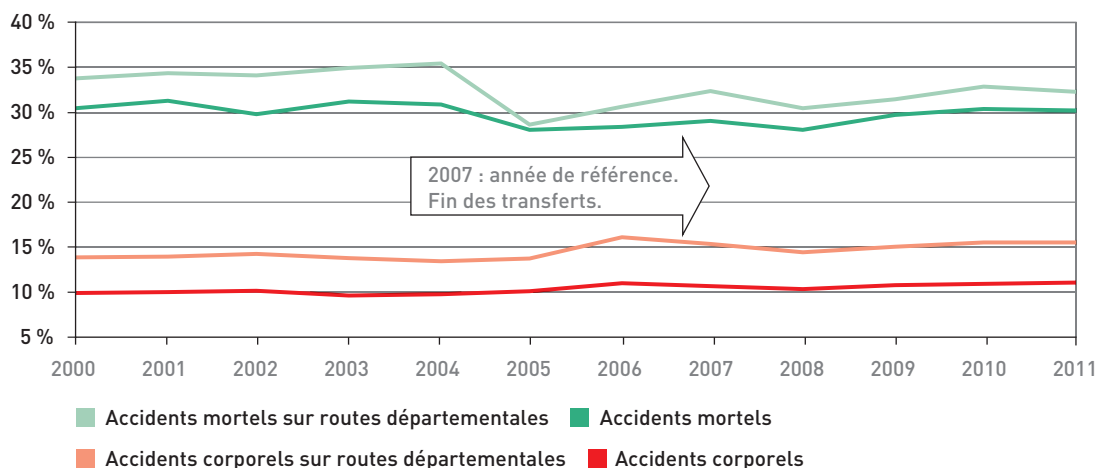
En 2011, 51 % des accidents corporels et 72 % des accidents mortels impliquant au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal se sont produits sur routes départementales. Ces parts sont supérieures à celles de l'ensemble des accidents sur routes départementales (respectivement 34 % et 67 %).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

| Année          |                     | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|----------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000           | Accidents corporels | 38573                           | 32290                       | 83,7                                    | 4535                                 | 14  |
|                | Accidents mortels   | 3587                            | 2252                        | 62,8                                    | 761                                  | 33,8                                      |
| 2001           | Accidents corporels | 36720                           | 30257                       | 82,4                                    | 4211                                 | 13,9                                      |
|                | Accidents mortels   | 3734                            | 2247                        | 60,2                                    | 772                                  | 34,4                                      |
| 2002           | Accidents corporels | 32589                           | 26623                       | 81,7                                    | 3825                                 | 14,4                                      |
|                | Accidents mortels   | 3409                            | 1946                        | 57,1                                    | 664                                  | 34,1                                      |
| 2003           | Accidents corporels | 27189                           | 21879                       | 80,5                                    | 3011                                 | 13,8                                      |
|                | Accidents mortels   | 2750                            | 1526                        | 55,5                                    | 533                                  | 34,9                                      |
| 2004           | Accidents corporels | 24845                           | 20065                       | 80,8                                    | 2694                                 | 13,4                                      |
|                | Accidents mortels   | 2564                            | 1413                        | 55,1                                    | 501                                  | 35,5                                      |
| 2005           | Accidents corporels | 23842                           | 20262                       | 85                                      | 2813                                 | 13,9                                      |
|                | Accidents mortels   | 2620                            | 1911                        | 72,9                                    | 548                                  | 28,7                                      |
| 2006           | Accidents corporels | 22630                           | 19367                       | 85,6                                    | 3102                                 | 16  |
|                | Accidents mortels   | 2409                            | 1801                        | 74,8                                    | 551                                  | 30,6                                      |
| 2007           | Accidents corporels | 24108                           | 20740                       | 86                                      | 3229                                 | 15,6                                      |
|                | Accidents mortels   | 2672                            | 2011                        | 75,3                                    | 651                                  | 32,4                                      |
| 2008           | Accidents corporels | 22565                           | 19273                       | 85,4                                    | 2792                                 | 14,5                                      |
|                | Accidents mortels   | 2529                            | 1935                        | 76,5                                    | 590                                  | 30,5                                      |
| 2009           | Accidents corporels | 23736                           | 20409                       | 86                                      | 3082                                 | 15,1                                      |
|                | Accidents mortels   | 2571                            | 2023                        | 78,7                                    | 637                                  | 31,5                                      |
| 2010           | Accidents corporels | 22089                           | 19022                       | 86,1                                    | 2964                                 | 15,6                                      |
|                | Accidents mortels   | 2485                            | 1938                        | 78                                      | 637                                  | 32,9                                      |
| 2011           | Accidents corporels | 21391                           | 18477                       | 86,4                                    | 2874                                 | 15,6                                      |
|                | Accidents mortels   | 2416                            | 1918                        | 79,4                                    | 619                                  | 32,3                                      |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | - 3,2 %                         | - 2,9 %                     | 0,3 %                                   | - 3 %                                | - 0,2 %                                   |
|                | Accidents mortels   | - 2,8 %                         | - 1 %                       | 1,8 %                                   | - 2,8 %                              | - 1,8 %                                   |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE RD ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, sur routes départementales, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est supérieure de + 2 points à celle de l'ensemble des réseaux routiers.

Pour les accidents corporels, l'écart est plus important (+ 5 points, soit un taux de 16 % pour les routes départementales et de 11 % pour l'ensemble des réseaux).

Depuis 2007, dans les accidents mortels et corporels sur routes départementales, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués est stable (respectivement 32 % et 16 %).

**Les voies communales et autres voies<sup>20</sup> (VC)**

Avertissement : Les données d'accidents fournies dans ce chapitre intègrent les accidents survenus sur les bretelles des voies, contrairement aux éditions précédentes où ces accidents étaient comptabilisés dans la catégorie « autres voies ».

Linéaire et volume de circulation<sup>21</sup>

Le réseau routier constitué des voies communales est celui dont le linéaire est le plus important (62 % du linéaire total). Depuis 2000, plus de 50 000 kilomètres supplémentaires de voies communales ont été construits soit une augmentation de + 9,6 %.

<sup>20</sup> Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès. A la suite de ce chapitre, la terminologie du réseau des voies communales et autres voies sera contracté en voies communales ou VC.

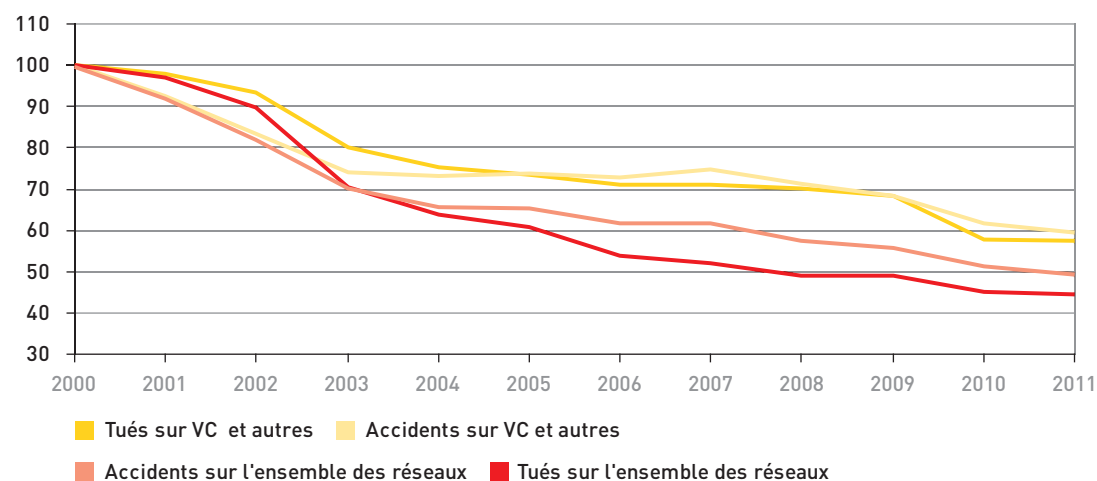
<sup>21</sup> Voir également données et graphiques pages 429 et 430.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS SUR VOIES COMMUNALES

| Année                 | Accidents corporels |                       | Personnes tuées    |                       |
|-----------------------|---------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
|                       | VC et autres voies  | Ensembles des réseaux | VC et autres voies | Ensembles des réseaux |
| 2000                  | 398                 | 233,9                 | 8,3                | 15,8                  |
| 2001                  | 367,8               | 216,6                 | 8,1                | 15,3                  |
| 2002                  | 331,5               | 192,5                 | 7,8                | 14,1                  |
| 2003                  | 293,8               | 163,2                 | 6,7                | 11,1                  |
| 2004                  | 291,4               | 153,3                 | 6,2                | 10                    |
| 2005                  | 293,9               | 152,5                 | 6,1                | 9,6                   |
| 2006                  | 290,4               | 144,6                 | 5,9                | 8,5                   |
| 2007                  | 298                 | 144,7                 | 5,9                | 8,2                   |
| 2008                  | 284,5               | 134,8                 | 5,8                | 7,7                   |
| 2009                  | 271,8               | 131                   | 5,7                | 7,7                   |
| 2010                  | 246,8               | 120,1                 | 4,8                | 7,1                   |
| 2011                  | 236,9               | 115,1                 | 4,8                | 7                     |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 4 %</b>        | <b>- 4,1 %</b>        | <b>- 0,6 %</b>     | <b>- 1,5 %</b>        |

Source : SOeS, 49<sup>e</sup> Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ POUR 1 MILLIARD DE KM PARCOURUS SUR VC (BASE 100 - ANNÉE 2000)



ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les kilomètres parcourus (26 % du parcours total) sur les voies communales sont limités (environ 1,5 fois inférieur aux routes départementales). Ces parcours, 150 milliards de kilomètres parcourus environ, n'évoluent pas sur les 11 dernières années.

Les personnes tuées par milliard de kilomètres parcourus sur les voies communales ont connu une baisse d'environ - 30 % de 2000 à 2003. De 2003 à 2009, ce ratio est plutôt stable (effet de palier), suite à l'évolution limitée et conjuguée des tués et des kilomètres parcourus. L'année 2010 a amorcé une tendance à la baisse non confirmée en 2011.

*Bilan général de l'accidentalité sur les voies communales*

En 2011, les voies communales concentrent 54 % des accidents corporels et 18 % des personnes tuées.

Depuis 2000, le nombre annuel d'accidents sur les voies communales (et autres voies) est en baisse de - 38 % et le nombre annuel de personnes tuées de - 41 %.

La baisse des accidents corporels et la mortalité sur voies communales sont en retrait par comparaison à l'ensemble des accidents (respectivement - 46 % et - 52 % sur l'ensemble des réseaux).

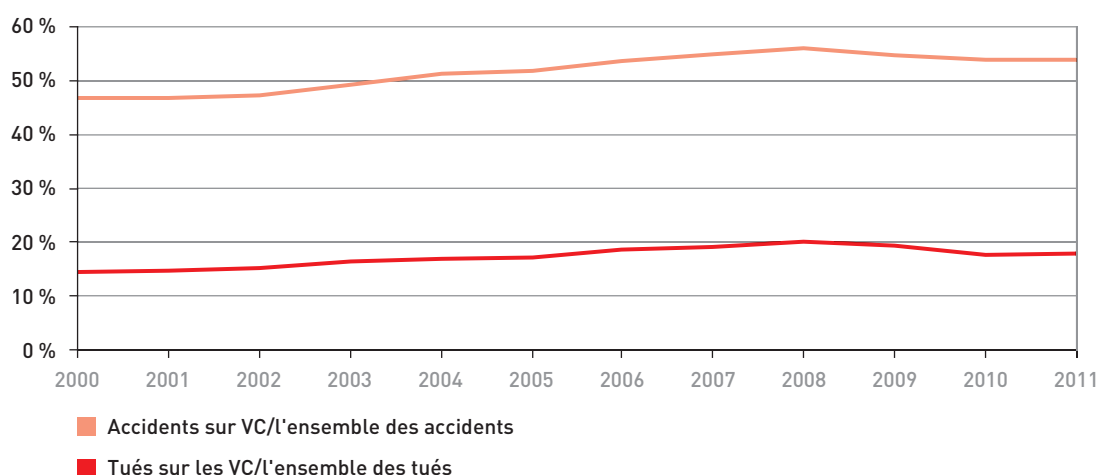
Après les fortes baisses de la mortalité en 2003 et 2004 (- 95 tués par rapport à 2002), les années 2005 à 2009 ont connu une baisse assez limitée (- 83 tués par rapport à 2004). En 2010, la baisse de la mortalité est très nette (- 112 tués par rapport à 2009). L'année 2011 voit une stabilisation du niveau atteint en 2011.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES

| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Personnes tuées | Blessés       | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------|---------------------------|
| 2000                  | 56 871              | ND                     | 1 188           | 69 916        | ND                        |
| 2001                  | 54 681              | ND                     | 1 211           | 66 484        | ND                        |
| 2002                  | 49 764              | ND                     | 1 166           | 60 252        | ND                        |
| 2003                  | 44 373              | ND                     | 1 007           | 53 197        | ND                        |
| 2004                  | 43 975              | ND                     | 943             | 52 288        | ND                        |
| 2005                  | 43 948              | 883                    | 912             | 52 901        | 15 732                    |
| 2006                  | 43 145              | 849                    | 879             | 51 628        | 14 822                    |
| 2007                  | 44 485              | 840                    | 883             | 53 364        | 14 470                    |
| 2008                  | 41 795              | 826                    | 855             | 49 830        | 13 566                    |
| 2009                  | 39 621              | 801                    | 829             | 47 306        | 12 193                    |
| 2010                  | 36 431              | 673                    | 708             | 43 433        | 11 033                    |
| 2011                  | 35 098              | 675                    | 706             | 41 651        | 10 703                    |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,7 %</b>      | <b>0,3 %</b>           | <b>- 0,3 %</b>  | <b>- 4,1%</b> | <b>- 3 %</b>              |

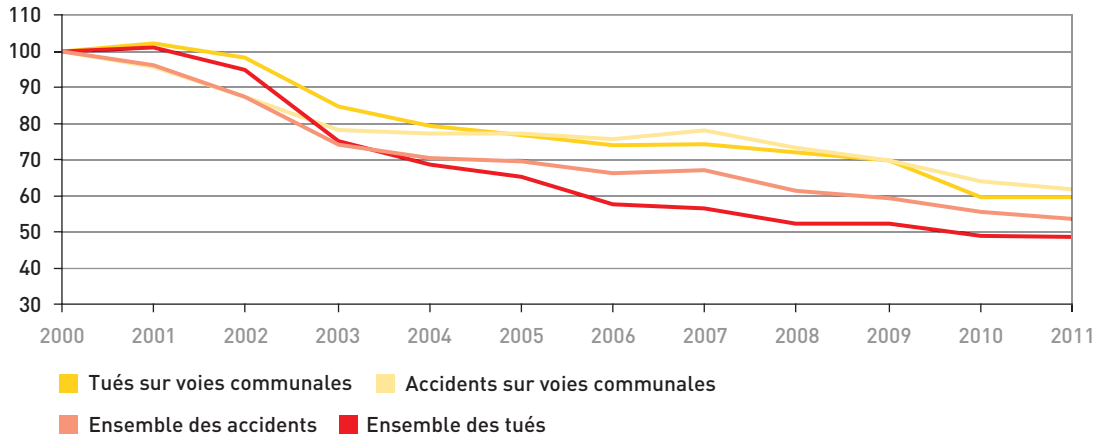
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE VC ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES VC DANS L'ACCIDENTALITÉ

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Les usagers<sup>22</sup> des voies communales

En 2011, les usagers tués sur les voies communales sont d'abord les piétons (33 %), suivis des automobilistes (27 %), des motocyclistes (20 %), puis des cyclomotoristes (11 %). Cette distribution montre de réelles différences par rapport à l'ensemble des réseaux avec respectivement 13 %, 52 %, 19 % et 5,6 %.

Par rapport à 2000, la part des piétons tués a augmenté de 10 points (24 % en 2000 contre 33 % en 2011) alors que celle des automobilistes tués a baissé de 10 points (37 % en 2000 contre 27 % en 2011).

En 2011, le nombre des piétons tués augmente de + 6,4 % par rapport à 2010. Cette variation est sensiblement la même que sur l'ensemble des réseaux (+ 7 %). En effectif, la baisse de la mortalité des autres catégories d'usagers<sup>23</sup> est la plus forte (- 13 personnes tuées).

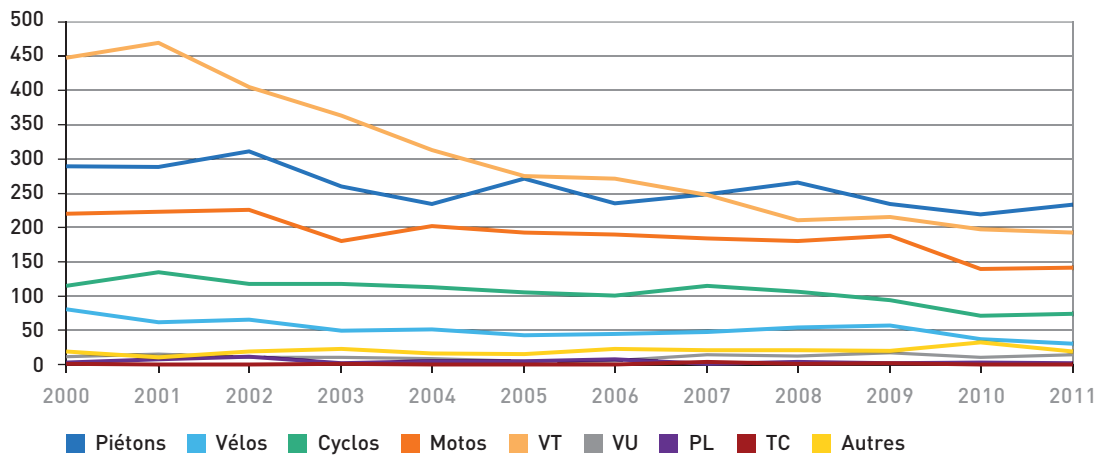
<sup>22</sup> Voir chapitre spécifique du bilan traitant des VU où les raisons de la non-continuité des données d'accidentalité de cette catégorie sont précisées.

<sup>23</sup> Les autres catégories concernent les voitures, les tricycles, les tracteurs agricoles, les engins spéciaux, les quads, etc.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Année             | Accidents corporels |       |        |        |        |       |       |       |        | Personnes tuées |        |       |      |     |     |    |    |        |
|-------------------|---------------------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|--------|-----------------|--------|-------|------|-----|-----|----|----|--------|
|                   | Piét.               | Vélo  | Cyclo  | Moto   | VT     | VU    | PL    | TC    | Autres | Piét.           | Vélo   | Cyclo | Moto | VT  | VUL | PL | TC | Autres |
| 2000              | 13 049              | 4 002 | 12 165 | 10 274 | 48 048 | 2 880 | 1 313 | 1 085 | 668    | 290             | 80     | 114   | 220  | 448 | 12  | 3  | 1  | 19     |
| 2001              | 12 482              | 3 514 | 11 817 | 10 168 | 45 886 | 2 832 | 1 285 | 1 075 | 883    | 289             | 62     | 135   | 223  | 469 | 15  | 7  | 0  | 11     |
| 2002              | 11 741              | 3 117 | 10 506 | 9 428  | 41 890 | 2 368 | 1 052 | 1 063 | 816    | 311             | 65     | 118   | 226  | 405 | 11  | 12 | 0  | 19     |
| 2003              | 10 605              | 3 361 | 10 308 | 8 593  | 36 819 | 2 120 | 867   | 915   | 740    | 260             | 49     | 118   | 181  | 363 | 11  | 2  | 1  | 22     |
| 2004              | 10 522              | 3 244 | 10 071 | 8 977  | 36 161 | 2 251 | 915   | 887   | 794    | 234             | 51     | 113   | 202  | 313 | 9   | 4  | 0  | 16     |
| 2005              | 10 448              | 3 348 | 8 949  | 10 406 | 35 693 | 1 918 | 1 025 | 906   | 854    | 271             | 43     | 105   | 193  | 275 | 5   | 5  | 0  | 15     |
| 2006              | 10 381              | 3 437 | 9 627  | 10 075 | 33 941 | 2 750 | 1 144 | 858   | 798    | 235             | 45     | 101   | 190  | 271 | 6   | 8  | 0  | 23     |
| 2007              | 10 407              | 3 583 | 10 680 | 10 401 | 34 701 | 2 916 | 1 046 | 834   | 898    | 249             | 47     | 115   | 184  | 248 | 14  | 1  | 4  | 21     |
| 2008              | 9 938               | 3 430 | 10 293 | 9 753  | 32 157 | 2 744 | 1 046 | 839   | 827    | 266             | 54     | 106   | 180  | 211 | 12  | 4  | 1  | 21     |
| 2009              | 9 536               | 3 308 | 9 126  | 9 354  | 30 506 | 2 648 | 839   | 810   | 855    | 234             | 57     | 94    | 188  | 215 | 17  | 2  | 2  | 20     |
| 2010              | 9 263               | 3 051 | 7 958  | 8 473  | 28 034 | 2 538 | 800   | 738   | 781    | 219             | 37     | 71    | 139  | 197 | 10  | 3  | 0  | 32     |
| 2011              | 9 100               | 3 252 | 7 162  | 8 591  | 26 763 | 2 556 | 778   | 750   | 778    | 233             | 30     | 74    | 141  | 193 | 14  | 2  | 0  | 19     |
| Var.<br>2011/2010 | -1,8%               | 6,6%  | -10%   | 1,4%   | -4,5%  | 0,7%  | -2,8% | 1,6%  | -0,4%  | 6,4%            | -18,9% | 4,2%  | 1,4% | -2% | 40% | NS | ND | -40,6% |

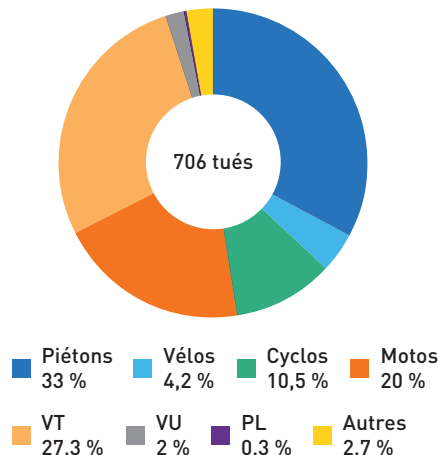
↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR VC PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR VC PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

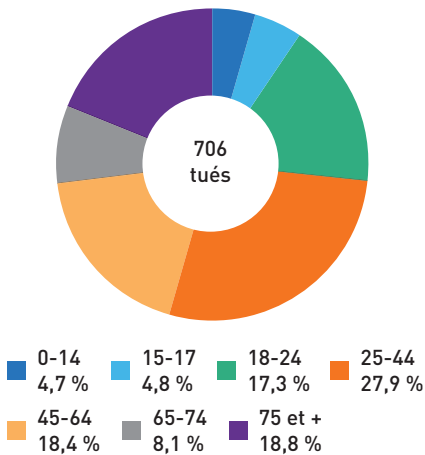
*Victimes sur les voies communales par classe d'âge*

Parmi les personnes tuées en 2011 sur les voies communales, 9,5 % ont moins de 18 ans, 20 % ont entre 18 et 24 ans, 29 % ont entre 25 et 44 ans, 18 % ont entre 45 et 64 ans et 19 % pour les 75 ans et plus.

Cette répartition est nettement différente de celle de l'ensemble des réseaux pour les moins de 18 ans (15 %) et les 75 ans et plus (12 %).

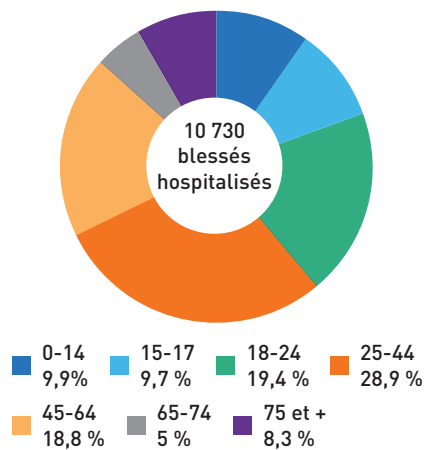
La forte présence des tués piétons sur les voies communales est en relation directe avec la surreprésentation de ces deux classes d'âge.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR VC PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les pourcentages sont calculés en tenant compte des effectifs des personnes avec âge connu.

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS SUR VOIES COMMUNALES SELON LES ÂGES



↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES PAR CLASSE D'ÂGE

| Année             | Personnes tuées |       |       |        |       |       |       |         |       | Blessés hospitalisés |       |       |       |       |       |       |         |        |
|-------------------|-----------------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|---------|-------|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|--------|
|                   | Inc             | 0-14  | 15-17 | 18-24  | 25-44 | 45-64 | 65-74 | 75 et + | Total | Inc                  | 0-14  | 15-17 | 18-24 | 25-44 | 45-64 | 65-74 | 75 et + | Total  |
| 2000              | 4               | 82    | 68    | 242    | 374   | 179   | 89    | 150     | 1188  | ND                   | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2001              | 6               | 57    | 76    | 268    | 368   | 192   | 87    | 157     | 1211  | ND                   | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2002              | 4               | 51    | 71    | 219    | 355   | 179   | 108   | 180     | 1166  | ND                   | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2003              | 7               | 51    | 67    | 189    | 290   | 160   | 87    | 155     | 1007  | ND                   | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2004              | 2               | 46    | 52    | 222    | 245   | 164   | 68    | 143     | 943   | ND                   | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2005              | 0               | 42    | 58    | 215    | 236   | 144   | 75    | 142     | 912   | 49                   | 1 672 | 1 807 | 3 315 | 4 571 | 2 560 | 714   | 1044    | 15 732 |
| 2006              | 7               | 36    | 52    | 199    | 208   | 164   | 66    | 147     | 879   | 76                   | 1 549 | 1 764 | 3 145 | 4 194 | 2 395 | 684   | 1015    | 14 822 |
| 2007              | 0               | 44    | 58    | 181    | 228   | 146   | 73    | 153     | 883   | 12                   | 1 428 | 1 678 | 3 023 | 4 204 | 2 452 | 669   | 1004    | 14 470 |
| 2008              | 0               | 34    | 45    | 183    | 238   | 134   | 63    | 158     | 855   | 6                    | 1 388 | 1 488 | 2 814 | 3 999 | 2 300 | 621   | 950     | 13 566 |
| 2009              | 0               | 39    | 48    | 163    | 220   | 144   | 64    | 151     | 829   | 0                    | 1 225 | 1 295 | 2 499 | 3 443 | 2 200 | 543   | 988     | 12 193 |
| 2010              | 0               | 29    | 42    | 157    | 167   | 125   | 55    | 133     | 708   | 3                    | 1 086 | 1 126 | 2 148 | 3 197 | 2 083 | 501   | 889     | 11 033 |
| 2011              | 0               | 33    | 34    | 122    | 197   | 130   | 57    | 133     | 706   | 2                    | 1 059 | 1 042 | 2 081 | 3 103 | 2 014 | 541   | 888     | 10 730 |
| Var.<br>2011/2010 | ND              | 13,8% | -19%  | -22,3% | 18%   | 4%    | 3,6%  | 0%      | -0,3% | NS                   | -2,5% | -7,5% | -3,1% | -2,9% | -3,3% | 8%    | -0,1%   | -2,7%  |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

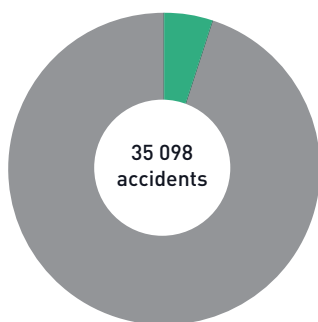
Comparativement à 2000, les personnes tuées de 75 ans et plus ne sont en baisse que de - 11 % (en tenant compte uniquement des personnes dont l'âge est connu) contre - 40 % pour l'ensemble de la mortalité sur les voies communales. Les 45-64 ans ont diminué de - 27 %. Les moins de 18 ans enregistrent la plus forte baisse (- 56 %).

Par rapport à 2010, la mortalité des moins de 18 ans et des 75 ans et plus est stable. Des variations opposées sont observées entre la classe d'âge des 18-24 ans (- 35 personnes tuées) et celle des 25-44 ans (+ 30 personnes tuées).

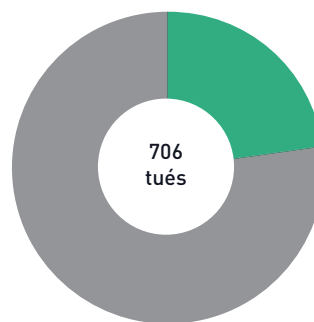
*Les voies communales selon les milieux (agglomérations<sup>24</sup> versus rase campagne<sup>25</sup>)*

En 2011, l'accidentalité sur les voies communales est essentiellement urbaine : 95 % des accidents corporels et 77 % des personnes tuées. La répartition des personnes tuées demeure invariante d'une année sur l'autre. La baisse de la mortalité est ainsi équivalente pour les deux milieux.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS SUR VC SELON LE MILIEU



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR VC SELON LE MILIEU



■ Rase campagne 5,1 % ■ Milieu urbain 94,9 %

■ Rase campagne 22,9 % ■ Milieu urbain 77,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

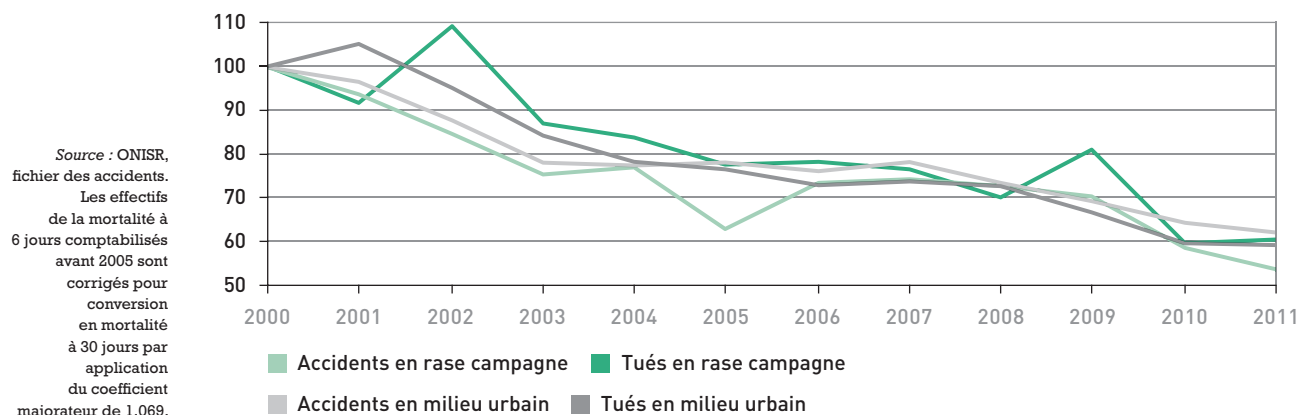
<sup>24</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle en soit la taille.

<sup>25</sup> Reste du réseau située hors agglomération.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES RASE CAMPAGNE  
VERSUS MILIEU URBAIN

| Année       | Rase campagne       |                 |                      | Milieu urbain       |                 |                      | Total               |                 |                      |
|-------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|             | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000        | 3 336               | 268             | ND                   | 53 535              | 919             | ND                   | 56 871              | 1 188           | ND                   |
| 2001        | 3 116               | 246             | ND                   | 51 565              | 965             | ND                   | 54 681              | 1 211           | ND                   |
| 2002        | 2 821               | 293             | ND                   | 46 943              | 873             | ND                   | 49 764              | 1 166           | ND                   |
| 2003        | 2 517               | 233             | ND                   | 41 856              | 774             | ND                   | 44 373              | 1 007           | ND                   |
| 2004        | 2 565               | 224             | ND                   | 41 410              | 718             | ND                   | 43 975              | 943             | ND                   |
| 2005        | 2 095               | 208             | 1 191                | 41 853              | 704             | 14 541               | 43 948              | 912             | 15 732               |
| 2006        | 2 430               | 210             | 1 554                | 40 715              | 669             | 13 268               | 43 145              | 879             | 14 822               |
| 2007        | 2 480               | 205             | 1 653                | 42 005              | 678             | 12 817               | 44 485              | 883             | 14 470               |
| 2008        | 2 426               | 188             | 1 687                | 39 369              | 667             | 11 879               | 41 795              | 855             | 13 566               |
| 2009        | 2 343               | 217             | 1 563                | 37 278              | 612             | 10 630               | 39 621              | 829             | 12 193               |
| 2010        | 1 970               | 160             | 1 134                | 34 461              | 548             | 9 899                | 36 431              | 708             | 11 033               |
| 2011        | 1 780               | 162             | 1 110                | 33 318              | 544             | 9 620                | 35 098              | 706             | 10 730               |
| <b>Var.</b> |                     |                 |                      |                     |                 |                      |                     |                 |                      |
| 2011/2010   | -9,6 %              | 1,3 %           | -2,1 %               | -3,3 %              | -0,7 %          | -2,8 %               | -3,7 %              | -0,3 %          | -2,7 %               |

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR VC SELON LES MILIEUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Les voies communales – Collisions et obstacles<sup>26</sup>

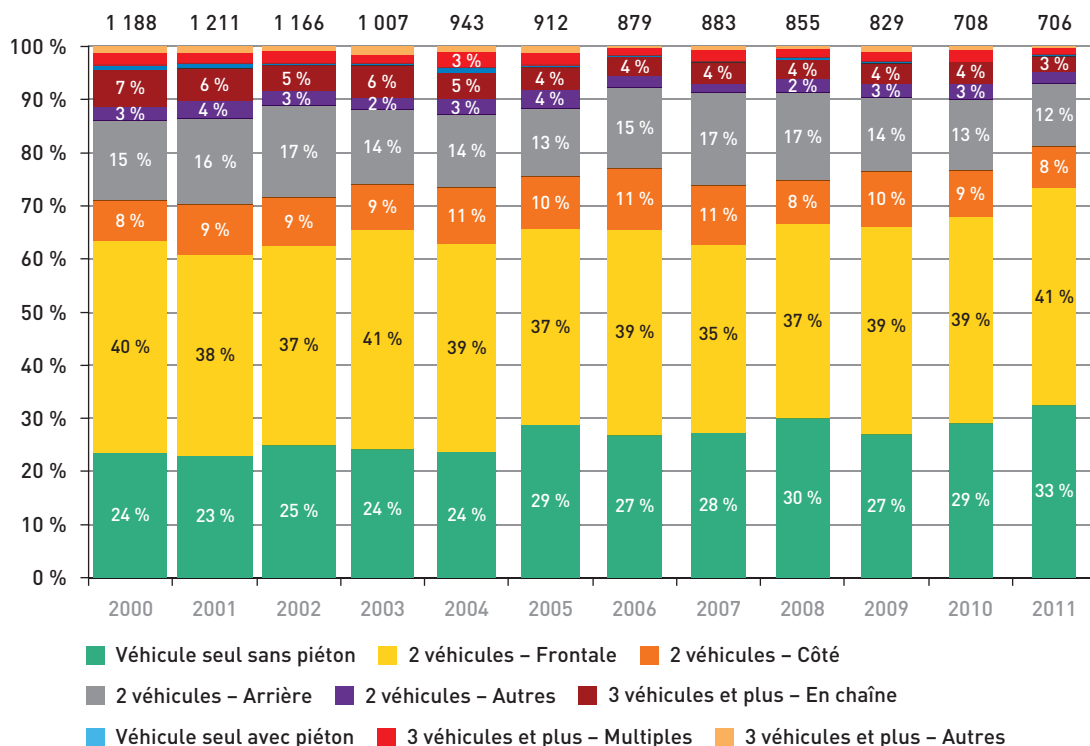
En 2011, 41 % de la mortalité sur voies communales résultent d'accidents à un seul véhicule sans piéton et 33 % d'accidents à un seul véhicule avec piéton. Les décès en collisions frontales à deux véhicules ressortent à 12 %.

Depuis 2000, la part de la mortalité dans les accidents à un seul véhicule sans piéton est en hausse (24 % en 2000 contre 33 % en 2011). À l'inverse, celle dans les collisions frontales à deux véhicules (15 % en 2000 contre 12 % en 2011) est en baisse.

Par rapport à 2010, la mortalité dans les accidents de véhicule seul sans piéton augmente de + 11 % (soit + 23 personnes tuées).

<sup>26</sup> Voir chapitre du bilan relatif aux obstacles précisant la définition de cette rubrique du fichier des accidents et les limites de son interprétation.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR VC SELON LE TYPE DE COLLISION



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

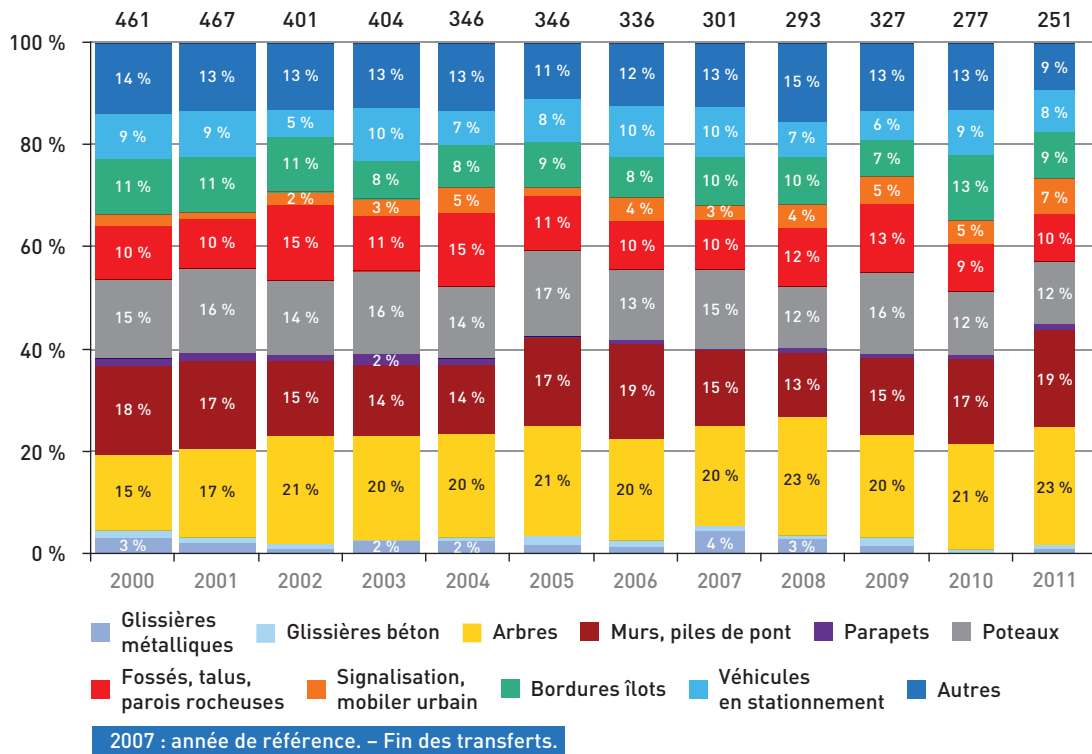
Depuis 2000, la part de la mortalité dans les accidents avec choc du véhicule contre obstacles fixes a perdu 3 points (passant de 39 % en 2000 à 36 % en 2011).

Les arbres sont les obstacles les plus percutés sur les voies communales lors des accidents mortels (23 % des personnes tuées en 2011), suivis des murs et piles de ponts (19 %).

Depuis 2000, la mortalité dans les accidents avec choc contre un arbre n'a diminué que de - 15 % (- 45 % pour l'ensemble de la mortalité avec choc contre un obstacle fixe sur les voies communales) et celle contre la signalisation ou le mobilier urbain augmente de + 54 %. Cette augmentation témoigne de l'installation massive de ces obstacles sur la dernière décennie.

En 2011, la mortalité dans les accidents avec choc contre obstacles fixes a diminué de - 9,4 % (soit - 26 personnes tuées).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR VC AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

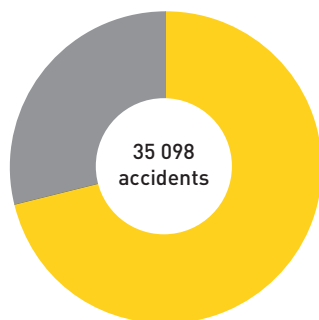


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

*Les voies communales selon la luminosité dans l'accidentalité (jour versus nuit)*

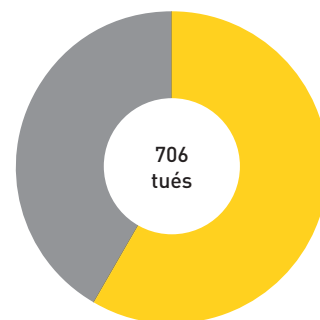
En 2011, les accidents sur les voies communales se sont déroulés pour près des trois quarts de jour (71 %), ils enregistrent 58 % des tués. Cette part de mortalité est assez semblable aux routes nationales et aux routes départementales (respectivement 56 % et 59 %).

↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS SUR VC SELON LA LUMINOSITÉ



Jour 71,3 % Nuit 28,7 %

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES SUR VC SELON LA LUMINOSITÉ



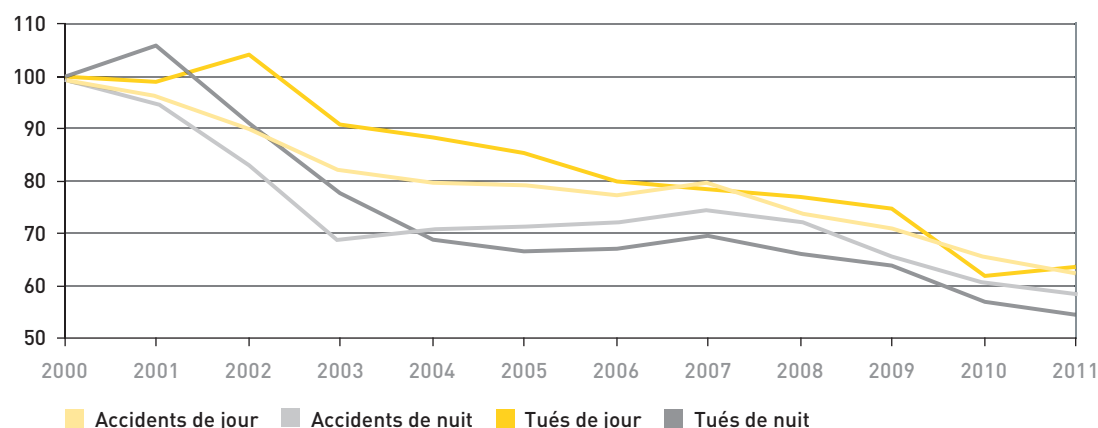
Jour 58,4 % Nuit 41,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES JOUR VERSUS NUIT

| Année          | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 39 732              | 648             | ND                   | 17 139              | 540             | ND                   | 56 871              | 1 188           | ND                   |
| 2001           | 38 400              | 640             | ND                   | 16 281              | 571             | ND                   | 54 681              | 1 211           | ND                   |
| 2002           | 35 662              | 675             | ND                   | 14 102              | 492             | ND                   | 49 764              | 1 166           | ND                   |
| 2003           | 32 544              | 588             | ND                   | 11 829              | 419             | ND                   | 44 373              | 1 007           | ND                   |
| 2004           | 31 770              | 572             | ND                   | 12 205              | 371             | ND                   | 43 975              | 943             | ND                   |
| 2005           | 31 638              | 553             | 10 724               | 12 310              | 359             | 5 008                | 43 948              | 912             | 15 732               |
| 2006           | 30 709              | 517             | 10 103               | 12 436              | 362             | 4 719                | 43 145              | 879             | 14 822               |
| 2007           | 31 657              | 508             | 9 892                | 12 828              | 375             | 4 578                | 44 485              | 883             | 14 470               |
| 2008           | 29 455              | 499             | 9 214                | 12 340              | 356             | 4 352                | 41 795              | 855             | 13 566               |
| 2009           | 28 289              | 484             | 8 383                | 11 332              | 345             | 3 810                | 39 621              | 829             | 12 193               |
| 2010           | 25 983              | 401             | 7 687                | 10 448              | 307             | 3 346                | 36 431              | 708             | 11 033               |
| 2011           | 25 014              | 412             | 7 253                | 10 084              | 294             | 3 477                | 35 098              | 706             | 10 730               |
| Var. 2011/2010 | - 3,7 %             | 2,7 %           | - 5,6 %              | - 3,5 %             | - 4,2 %         | 3,9 %                | - 3,7 %             | - 0,3 %         | - 2,7 %              |

## ↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VC JOUR VERSUS NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Depuis 2000, la mortalité de nuit s'est réduite plus fortement que celle de jour (- 46 % pour les tués de nuit contre - 36 % pour les tués de jour). Les réductions des trafics motorisés et des déplacements des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) sur ce réseau la nuit apparaissent comme étant les deux déterminants principaux de cette amélioration.

L'année 2011 comparée à l'année 2010 consolide cette tendance. Les personnes tuées la nuit diminuent (- 4,2 %) alors que celles du jour augmentent légèrement (+ 2,7 %).

#### Les voies communales et l'accidentalité selon les mois, jours et heures

Les accidents selon le mois sont caractérisés par des variations relativement homogènes entre 2000 et 2011.

Concernant la mortalité, les mouvements permanents ne permettent pas de dégager une tendance.

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 6,7 % au minimum (août, avec 2 999 accidents en moyenne) pour atteindre 9,7 % au maximum (octobre, avec 4 303 accidents en

moyenne). Pour les tués, l'écart entre les deux mois extrêmes est de 2,3 points (7 % en février en moyenne contre 9,3 % en octobre).

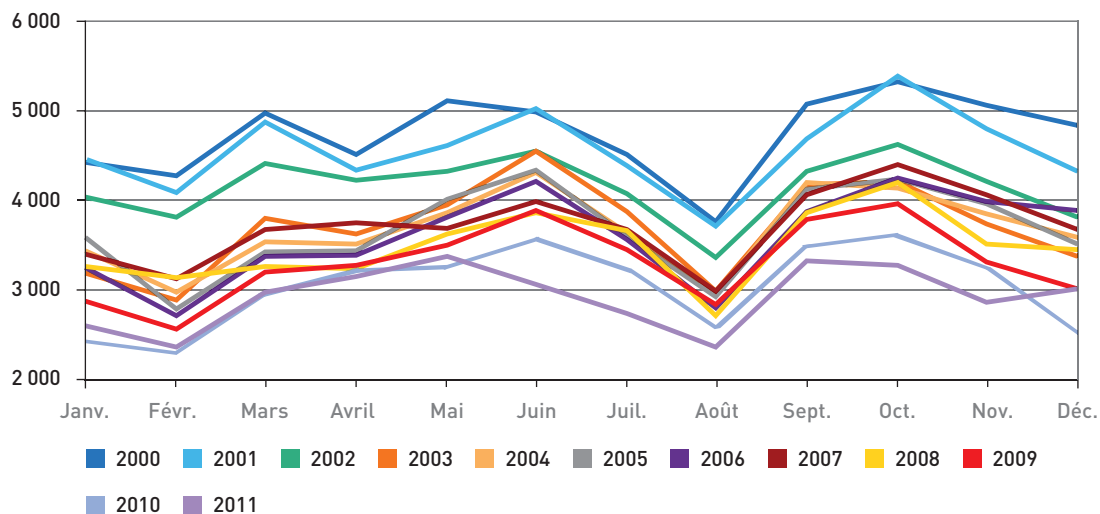
L'année 2011 a connu des variations mensuelles très contrastées. La mortalité augmente en mars (+ 8 tués), avril (+ 13 tués) et en mai (+ 18 tués). À l'inverse, elle baisse en juillet (- 45 tués).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES SELON LE MOIS

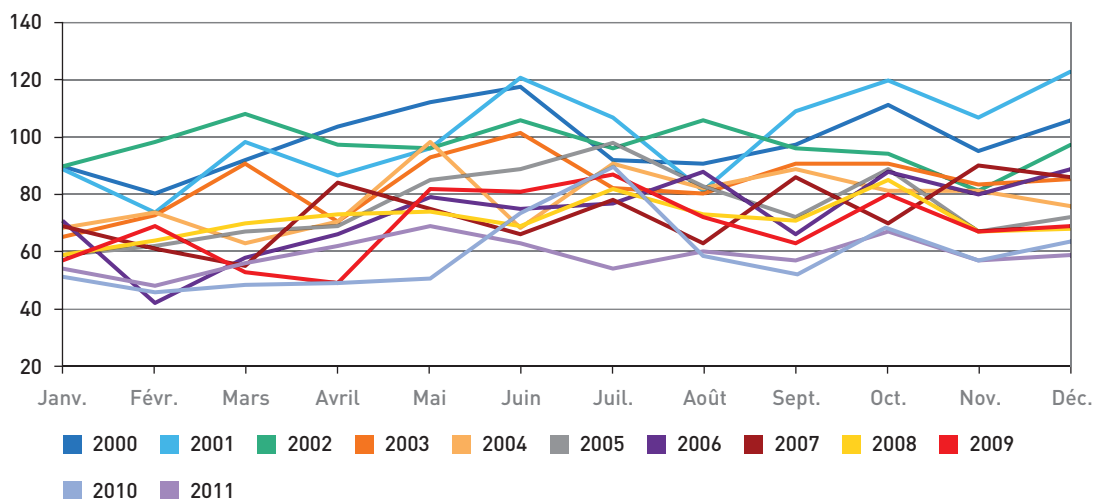
| Année          |                     | Janv. | Févr. | Mars   | Avril  | Mai    | Juin    | Juil.   | Août   | Sept.  | Oct.   | Nov.    | Déc.  |
|----------------|---------------------|-------|-------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|-------|
| 2000           | Accidents corporels | 4 431 | 4 279 | 4 976  | 4 517  | 5 110  | 4 986   | 4 511   | 3 763  | 5 070  | 5 321  | 5 065   | 4 842 |
|                | Personnes tuées     | 90    | 80    | 92     | 104    | 112    | 118     | 92      | 91     | 97     | 111    | 95      | 106   |
| 2001           | Accidents corporels | 4 459 | 4 093 | 4 870  | 4 335  | 4 607  | 5 029   | 4 382   | 3 713  | 4 689  | 5 385  | 4 798   | 4 321 |
|                | Personnes tuées     | 89    | 74    | 98     | 87     | 96     | 121     | 107     | 81     | 109    | 120    | 107     | 123   |
| 2002           | Accidents corporels | 4 032 | 3 817 | 4 414  | 4 221  | 4 320  | 4 548   | 4 074   | 3 358  | 4 326  | 4 631  | 4 212   | 3 811 |
|                | Personnes tuées     | 90    | 98    | 108    | 97     | 96     | 106     | 96      | 106    | 96     | 94     | 81      | 97    |
| 2003           | Accidents corporels | 3 185 | 2 893 | 3 797  | 3 631  | 3 950  | 4 555   | 3 877   | 2 993  | 4 173  | 4 208  | 3 734   | 3 377 |
|                | Personnes tuées     | 65    | 73    | 91     | 71     | 93     | 102     | 82      | 80     | 91     | 91     | 83      | 86    |
| 2004           | Accidents corporels | 3 434 | 2 971 | 3 540  | 3 515  | 3 857  | 4 311   | 3 634   | 2 934  | 4 203  | 4 133  | 3 853   | 3 590 |
|                | Personnes tuées     | 68    | 74    | 63     | 71     | 98     | 68      | 91      | 82     | 89     | 81     | 81      | 76    |
| 2005           | Accidents corporels | 3 591 | 2 782 | 3 422  | 3 435  | 4 015  | 4 340   | 3 594   | 2 929  | 4 121  | 4 243  | 3 959   | 3 517 |
|                | Personnes tuées     | 59    | 62    | 67     | 69     | 85     | 89      | 98      | 83     | 72     | 89     | 67      | 72    |
| 2006           | Accidents corporels | 3 248 | 2 712 | 3 380  | 3 391  | 3 815  | 4 212   | 3 567   | 2 804  | 3 879  | 4 255  | 3 989   | 3 893 |
|                | Personnes tuées     | 71    | 42    | 58     | 66     | 79     | 75      | 77      | 88     | 66     | 88     | 80      | 89    |
| 2007           | Accidents corporels | 3 398 | 3 127 | 3 675  | 3 750  | 3 691  | 3 986   | 3 680   | 2 982  | 4 068  | 4 394  | 4 060   | 3 674 |
|                | Personnes tuées     | 69    | 61    | 55     | 84     | 75     | 66      | 78      | 63     | 86     | 70     | 90      | 86    |
| 2008           | Accidents corporels | 3 266 | 3 143 | 3 260  | 3 240  | 3 628  | 3 861   | 3 658   | 2 716  | 3 858  | 4 206  | 3 514   | 3 445 |
|                | Personnes tuées     | 59    | 64    | 70     | 73     | 74     | 69      | 82      | 73     | 71     | 85     | 67      | 68    |
| 2009           | Accidents corporels | 2 877 | 2 560 | 3 202  | 3 269  | 3 496  | 3 882   | 3 445   | 2 833  | 3 782  | 3 958  | 3 308   | 3 009 |
|                | Personnes tuées     | 57    | 69    | 53     | 49     | 82     | 81      | 87      | 72     | 63     | 80     | 67      | 69    |
| 2010           | Accidents corporels | 2 439 | 2 306 | 2 942  | 3 220  | 3 249  | 3 593   | 3 209   | 2 603  | 3 487  | 3 626  | 3 226   | 2 531 |
|                | Personnes tuées     | 52    | 46    | 48     | 49     | 51     | 73      | 89      | 59     | 52     | 68     | 57      | 64    |
| 2011           | Accidents corporels | 2 595 | 2 367 | 2 980  | 3 144  | 3 380  | 3 068   | 2 738   | 2 360  | 3 319  | 3 274  | 2 860   | 3 013 |
|                | Personnes tuées     | 54    | 48    | 56     | 62     | 69     | 63      | 54      | 60     | 57     | 67     | 57      | 59    |
| Moy. 2000-2011 | Accidents corporels | 3 413 | 3 088 | 3 705  | 3 639  | 3 927  | 4 198   | 3 697   | 2 999  | 4 081  | 4 303  | 3 882   | 3 585 |
|                | Personnes tuées     | 69    | 66    | 72     | 73     | 84     | 86      | 86      | 78     | 79     | 87     | 78      | 83    |
| % par mois     | Accidents corporels | 7,7 % | 6,9 % | 8,3 %  | 8,2 %  | 8,8 %  | 9,4 %   | 8,3 %   | 6,7 %  | 9,2 %  | 9,7 %  | 8,7 %   | 8,1 % |
|                | Personnes tuées     | 7,3 % | 7 %   | 7,6 %  | 7,8 %  | 9 %    | 9,1 %   | 9,2 %   | 8,3 %  | 8,4 %  | 9,3 %  | 8,3 %   | 8,8 % |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | 6,4 % | 2,6 % | 1,3 %  | -2,4 % | 4 %    | -14,6 % | -14,7 % | -9,3 % | -4,8 % | -9,7 % | -11,3 % | 19 %  |
|                | Personnes tuées     | 3,8 % | 4,3 % | 16,7 % | 26,5 % | 35,3 % | -13,7 % | -39,3 % | 1,7 %  | 9,6 %  | -1,5 % | 0 %     | 7,8 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR LES VC SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR LES VC SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Pour les jours, le plus grand nombre d'accidents est observé le vendredi (17 % en moyenne journalière de 2000 à 2010). Les jours de la semaine de forte mortalité sont le vendredi (16 % en moyenne journalière de 2000 à 2011), le samedi (17 %) et le dimanche (15 %). Les fins de semaine concentrent 48 % de la mortalité, soit un écart de 5 point par référence au poids moyen cumulé de ces trois jours mois  $3/7 = 43\%$ .

En 2011, les vendredis et les dimanches voient leur mortalité en baisse (respectivement - 18 tués et - 11 tués).

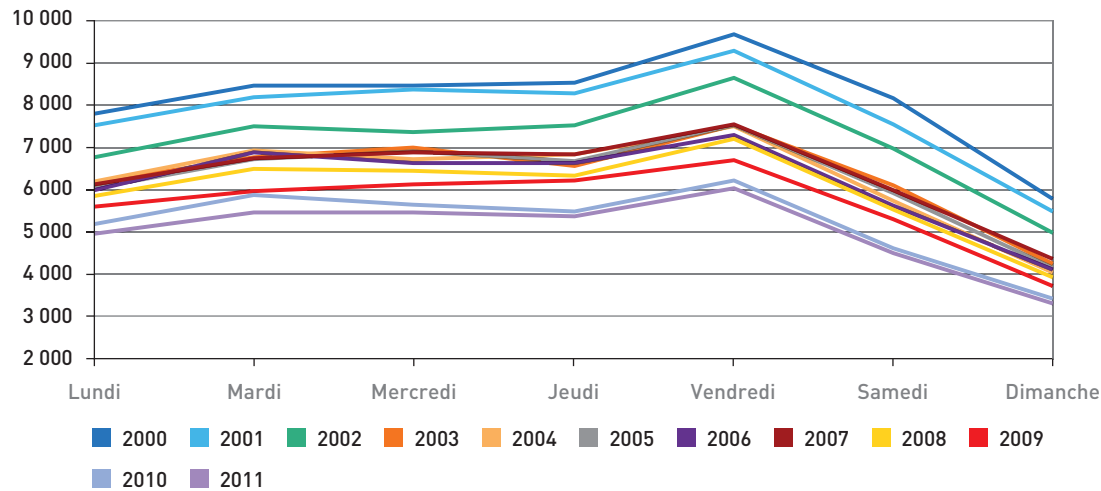


## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITE SUR VOIES COMMUNALES SELON LE JOUR

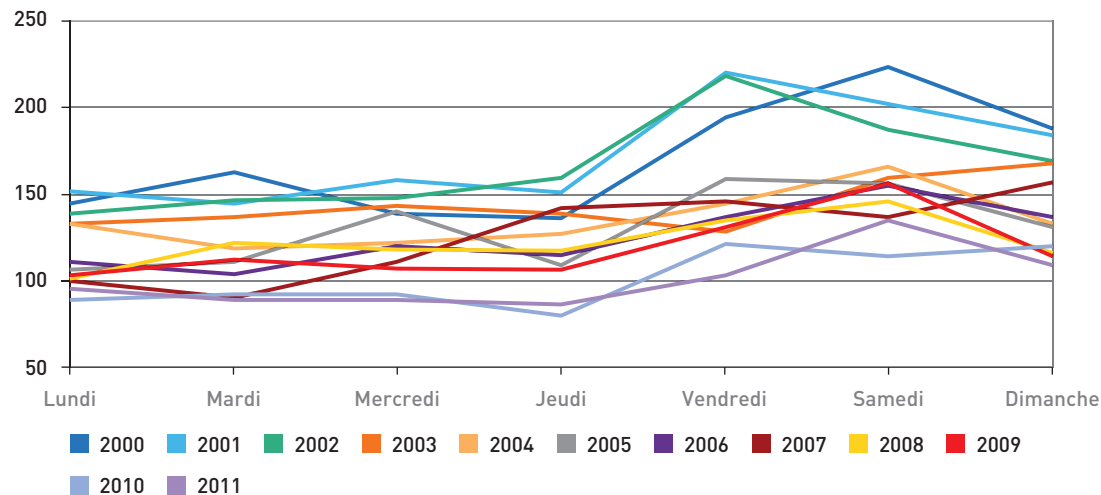
| Année                 |                     | Lundi          | Mardi          | Mercredi       | Jeudi          | Vendredi        | Samedi         | Dimanche       |
|-----------------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|
| 2000                  | Accidents corporels | 7 791          | 8 454          | 8 473          | 8 532          | 9 671           | 8 163          | 5 787          |
|                       | Personnes tuées     | 144            | 162            | 139            | 136            | 195             | 223            | 188            |
| 2001                  | Accidents corporels | 7 513          | 8 197          | 8 369          | 8 292          | 9 278           | 7 547          | 5 485          |
|                       | Personnes tuées     | 152            | 144            | 158            | 151            | 220             | 202            | 184            |
| 2002                  | Accidents corporels | 6 776          | 7 507          | 7 359          | 7 528          | 8 640           | 6 982          | 4 972          |
|                       | Personnes tuées     | 139            | 146            | 148            | 159            | 218             | 187            | 169            |
| 2003                  | Accidents corporels | 6 178          | 6 778          | 6 989          | 6 565          | 7 515           | 6 113          | 4 235          |
|                       | Personnes tuées     | 133            | 137            | 143            | 139            | 128             | 159            | 168            |
| 2004                  | Accidents corporels | 6 197          | 6 922          | 6 732          | 6 844          | 7 493           | 5 742          | 4 045          |
|                       | Personnes tuées     | 133            | 119            | 122            | 127            | 144             | 166            | 133            |
| 2005                  | Accidents corporels | 6 039          | 6 716          | 6 901          | 6 686          | 7 520           | 5 920          | 4 166          |
|                       | Personnes tuées     | 106            | 111            | 140            | 109            | 159             | 156            | 131            |
| 2006                  | Accidents corporels | 5 981          | 6 892          | 6 641          | 6 621          | 7 291           | 5 611          | 4 108          |
|                       | Personnes tuées     | 111            | 104            | 120            | 115            | 137             | 155            | 137            |
| 2007                  | Accidents corporels | 6 125          | 6 753          | 6 884          | 6 832          | 7 541           | 5 994          | 4 356          |
|                       | Personnes tuées     | 100            | 90             | 111            | 142            | 146             | 137            | 157            |
| 2008                  | Accidents corporels | 5 857          | 6 502          | 6 453          | 6 323          | 7 199           | 5 536          | 3 925          |
|                       | Personnes tuées     | 101            | 122            | 118            | 117            | 135             | 146            | 116            |
| 2009                  | Accidents corporels | 5 599          | 5 963          | 6 131          | 6 214          | 6 691           | 5 297          | 3 726          |
|                       | Personnes tuées     | 103            | 112            | 107            | 106            | 131             | 156            | 114            |
| 2010                  | Accidents corporels | 5 187          | 5 868          | 5 649          | 5 486          | 6 213           | 4 606          | 3 422          |
|                       | Personnes tuées     | 89             | 92             | 92             | 80             | 121             | 114            | 120            |
| 2011                  | Accidents corporels | 4 967          | 5 467          | 5 460          | 5 363          | 6 042           | 4 499          | 3 300          |
|                       | Personnes tuées     | 95             | 89             | 89             | 86             | 103             | 135            | 109            |
| <b>Moy. 2000-2011</b> | Accidents           | <b>6 184</b>   | <b>6 835</b>   | <b>6 837</b>   | <b>6 774</b>   | <b>7 591</b>    | <b>6 001</b>   | <b>4 294</b>   |
|                       | Tués                | <b>117</b>     | <b>119</b>     | <b>124</b>     | <b>122</b>     | <b>153</b>      | <b>161</b>     | <b>144</b>     |
| <b>% par mois</b>     | Accidents           | <b>13,9 %</b>  | <b>15,4 %</b>  | <b>15,4 %</b>  | <b>15,2 %</b>  | <b>17,1 %</b>   | <b>13,5 %</b>  | <b>9,6 %</b>   |
|                       | Tués                | <b>12,4 %</b>  | <b>12,7 %</b>  | <b>13,2 %</b>  | <b>13 %</b>    | <b>16,3 %</b>   | <b>17,2 %</b>  | <b>15,3 %</b>  |
| <b>Var. 2011/2010</b> | Accidents           | <b>- 4,2 %</b> | <b>- 6,8 %</b> | <b>- 3,3 %</b> | <b>- 2,2 %</b> | <b>- 2,8 %</b>  | <b>- 2,3 %</b> | <b>- 3,6 %</b> |
|                       | Tués                | <b>6,7 %</b>   | <b>- 3,3 %</b> | <b>- 3,3 %</b> | <b>7,5 %</b>   | <b>- 14,9 %</b> | <b>18,4 %</b>  | <b>- 9,2 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR VC SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR VC SELON LES JOURS

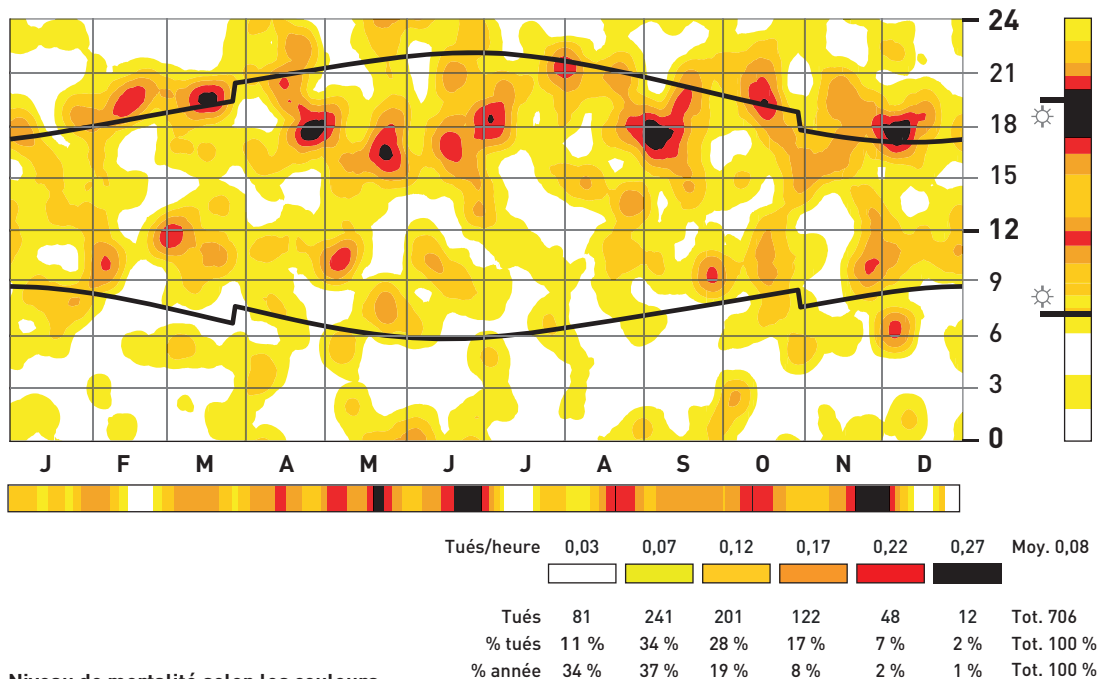


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La répartition horaire de la mortalité sur voies communales en 2011, traduite dans le graphe <sup>27</sup> ci-après, fait apparaître une mortalité plutôt concentrée entre 15 heures et 21 heures pour tous les mois. Les pics de mortalité sont situés sur cette même tranche horaire. La mortalité chute la nuit, notamment entre 22 heures et 6 heures.

<sup>27</sup> Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES SELON LE MOIS ET L'HEURE



Source : ONISR, fichier des accidents.

**Niveau de mortalité selon les couleurs**

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal

Total : 706 tués l'an, soit 0,08 tué/heure

L'alcoolémie des conducteurs sur les voies communales dans les accidents

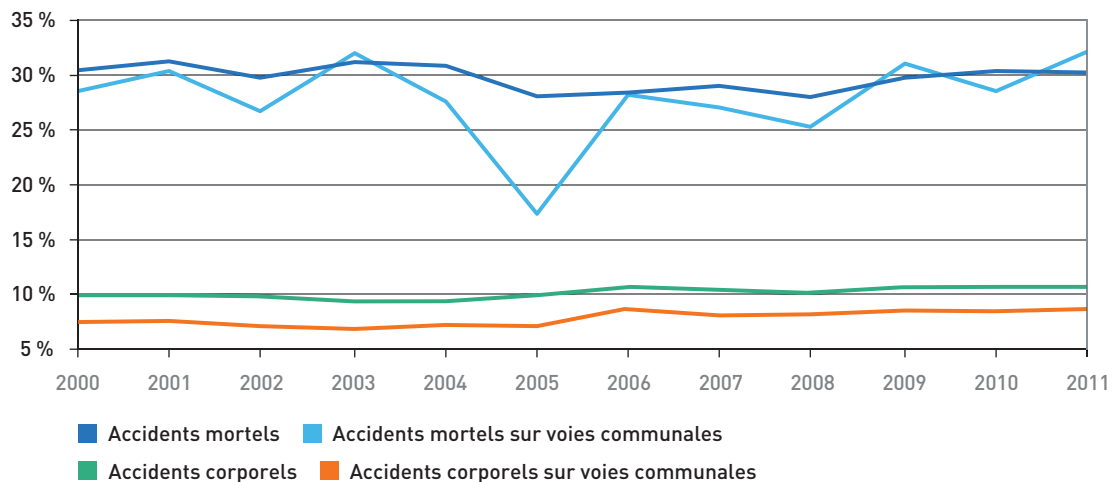
En 2011, 38 % des accidents corporels et 19 % des accidents mortels impliquant au moins un conducteur alcoolisé se sont produits sur voies communales. Ces parts diffèrent de celles de l'ensemble des accidents sur voies communales (respectivement 53 % et 17 %).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

| Année     |                     | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|-----------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000      | Accidents corporels | 56 871                          | 45 090                      | 79,3                                    | 3 384                                | 7,5                                       |
|           | Accidents mortels   | 1 059                           | 722                         | 68,2                                    | 206                                  | 28,5                                      |
| 2001      | Accidents corporels | 54 681                          | 43 636                      | 79,8                                    | 3 353                                | 7,7                                       |
|           | Accidents mortels   | 1 074                           | 708                         | 65,9                                    | 215                                  | 30,4                                      |
| 2002      | Accidents corporels | 49 764                          | 38 437                      | 77,2                                    | 2 804                                | 7,3                                       |
|           | Accidents mortels   | 1 049                           | 640                         | 61                                      | 171                                  | 26,7                                      |
| 2003      | Accidents corporels | 44 373                          | 32 972                      | 74,3                                    | 2 300                                | 7   |
|           | Accidents mortels   | 893                             | 550                         | 61,6                                    | 176                                  | 32  |
| 2004      | Accidents corporels | 43 975                          | 31 660                      | 72                                      | 2 305                                | 7,3                                       |
|           | Accidents mortels   | 852                             | 496                         | 58,2                                    | 137                                  | 27,6                                      |
| 2005      | Accidents corporels | 43 948                          | 31 873                      | 72,5                                    | 2 266                                | 7,1                                       |
|           | Accidents mortels   | 883                             | 674                         | 76,3                                    | 117                                  | 17,4                                      |
| 2006      | Accidents corporels | 43 145                          | 32 255                      | 74,8                                    | 2 768                                | 8,6                                       |
|           | Accidents mortels   | 849                             | 673                         | 79,3                                    | 190                                  | 28,2                                      |
| 2007      | Accidents corporels | 44 485                          | 32 962                      | 74,1                                    | 2 679                                | 8,1                                       |
|           | Accidents mortels   | 840                             | 666                         | 79,3                                    | 180                                  | 27  |
| 2008      | Accidents corporels | 41 795                          | 30 869                      | 73,9                                    | 2 562                                | 8,3                                       |
|           | Accidents mortels   | 826                             | 632                         | 76,5                                    | 160                                  | 25,3                                      |
| 2009      | Accidents corporels | 39 621                          | 30 021                      | 75,8                                    | 2 594                                | 8,6                                       |
|           | Accidents mortels   | 801                             | 667                         | 83,3                                    | 207                                  | 31  |
| 2010      | Accidents corporels | 36 431                          | 27 443                      | 75,3                                    | 2 314                                | 8,4                                       |
|           | Accidents mortels   | 673                             | 540                         | 80,2                                    | 154                                  | 28,5                                      |
| 2011      | Accidents corporels | 35 098                          | 25 934                      | 73,9                                    | 2 245                                | 8,7                                       |
|           | Accidents mortels   | 675                             | 547                         | 81                                      | 176                                  | 32,2                                      |
| Var.      | Accidents corporels | - 3,7 %                         | - 5,5 %                     | - 1,9                                   | - 3 %                                | 2,7                                       |
| 2011/2010 | Accidents mortels   | 0,3 %                           | 1,3 %                       | 1                                       | 14,3 %                               | 12,8                                      |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE VC ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX



En 2011, sur les voies communales, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués dans les accidents corporels est d'environ 2,3 points plus faible que sur l'ensemble des réseaux routiers.

Dans les accidents mortels, cette part est supérieure de 2 points (32 % contre 30 % pour l'ensemble des réseaux).

En 2011, dans les accidents corporels sur voies communales, la part de positivité à l'alcool des conducteurs ressort à 8,7 %, soit le maximum sur la période observée. Par rapport à 2010, cette part a progressé de 0,3 point.

Dans les accidents mortels, la part des conducteurs alcoolisés sur les voies communales passe de 28 % en 2000 à 32 % en 2011. En 2011, cette part est en hausse de + 3 points. Cette part est désormais supérieure à celle de l'ensemble des réseaux et atteint celle des routes départementales.

## RASE CAMPAGNE/MILIEU URBAIN

### Bilan général de l'accidentalité : rase campagne versus milieu urbain

Le milieu urbain se traduit par une fréquence des accidents élevée du fait des mobilités importantes et de la fréquence des conflits, notamment avec les usagers vulnérables. Par contre, la gravité de ces accidents y est moindre par rapport à la rase campagne, simplement du fait des vitesses pratiquées. Ce constat est une traduction directe du fait que la vitesse est le facteur causal et permanent dans tous les accidents.

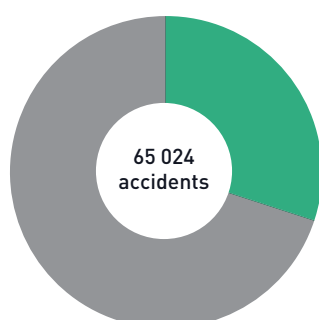
En 2011, 70 % des accidents corporels ont lieu en milieu urbain et 72 % des personnes tuées le sont en rase campagne.

Depuis 2000, les accidents corporels sont en baisse de - 51 % en rase campagne et de - 44 % en milieu urbain. La baisse se poursuit en 2011 par rapport à 2010 avec en moyenne - 3,4 % pour les deux milieux. Entre 2000 et 2005, la part des accidents corporels en milieu urbain a augmenté de 3 points (67 % en 2000 contre 70 % en 2005). Depuis 2005, cette part est invariante.

Concernant la mortalité, sa distribution entre les deux milieux est stable depuis 2000. Ainsi, elle a connu une baisse équivalente : - 51 % en rase campagne et - 52 % en milieu urbain.

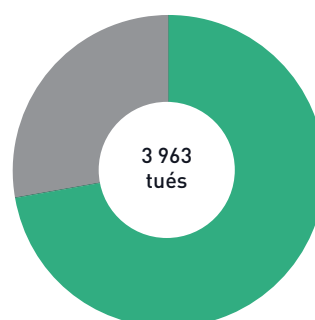
En 2011, le nombre de personnes tuées en rase campagne est en hausse de + 0,3 % (soit + 8 personnes tuées) alors qu'il était en baisse continue depuis 2001. À l'inverse, le nombre de personnes tuées en milieu urbain est en baisse de 3,3 % (soit 37 personnes tuées en moins).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS – RASE CAMPAGNE VERSUS MILIEU URBAIN



■ Rase campagne 30,2 % ■ Milieu urbain 69,8 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES – RASE CAMPAGNE VERSUS MILIEU URBAIN



■ Rase campagne 72,3 % ■ Milieu urbain 27,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE

| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Personnes tuées | Blessés        | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------|----------------|---------------------------|
| 2000                  | 40 494              | ND                     | 5 886           | 60 528         | ND                        |
| 2001                  | 39 487              | ND                     | 5 950           | 57 715         | ND                        |
| 2002                  | 36 732              | ND                     | 5 662           | 52 680         | ND                        |
| 2003                  | 30 032              | ND                     | 4 441           | 42 334         | ND                        |
| 2004                  | 27 565              | ND                     | 4 042           | 38 822         | ND                        |
| 2005                  | 25 845              | 3 288                  | 3 654           | 36 224         | 16 910                    |
| 2006                  | 25 323              | 3 037                  | 3 363           | 35 479         | 19 354                    |
| 2007                  | 25 218              | 2 960                  | 3 261           | 35 421         | 18 323                    |
| 2008                  | 22 411              | 2 743                  | 3 040           | 31 181         | 16 583                    |
| 2009                  | 21 431              | 2 753                  | 3 021           | 29 666         | 15 861                    |
| 2010                  | 20 429              | 2 617                  | 2 859           | 28 246         | 14 596                    |
| 2011                  | 19 646              | 2 603                  | 2 867           | 27 045         | 14 156                    |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,8 %</b>      | <b>- 0,5 %</b>         | <b>0,3 %</b>    | <b>- 4,3 %</b> | <b>- 3 %</b>              |

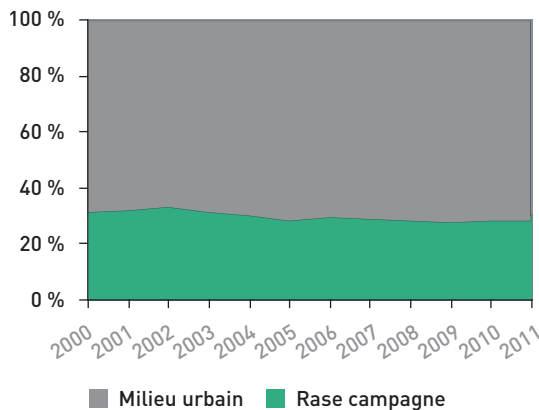
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN

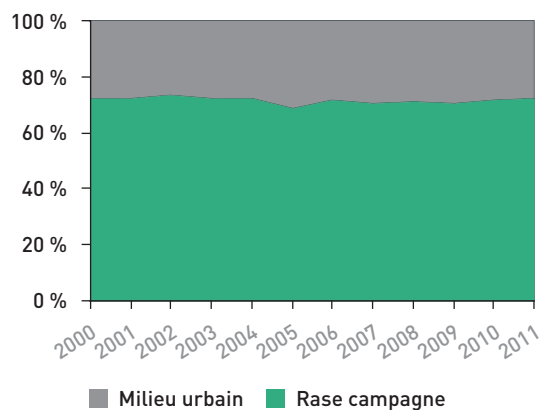
| Année                 | Accidents corporels | Dont accidents mortels | Personnes tuées | Blessés        | Dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------|----------------|---------------------------|
| 2000                  | 80 729              | ND                     | 2 284           | 101 062        | 12 122                    |
| 2001                  | 77 258              | ND                     | 2 303           | 95 697         | 11 315                    |
| 2002                  | 68 738              | ND                     | 2 079           | 84 660         | 10 377                    |
| 2003                  | 60 188              | ND                     | 1 686           | 73 199         | 8 338                     |
| 2004                  | 57 825              | ND                     | 1 551           | 69 544         | 7 639                     |
| 2005                  | 58 680              | 1 569                  | 1 664           | 71 852         | 22 901                    |
| 2006                  | 54 986              | 1 289                  | 1 346           | 66 646         | 21 308                    |
| 2007                  | 56 054              | 1 305                  | 1 359           | 67 780         | 20 292                    |
| 2008                  | 52 076              | 1 190                  | 1 235           | 62 617         | 18 382                    |
| 2009                  | 50 884              | 1 203                  | 1 252           | 61 268         | 17 462                    |
| 2010                  | 46 859              | 1 089                  | 1 133           | 56 215         | 15 797                    |
| 2011                  | 45 378              | 1 044                  | 1 096           | 54 206         | 15 523                    |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,2 %</b>      | <b>- 4,1 %</b>         | <b>- 3,3 %</b>  | <b>- 3,6 %</b> | <b>- 1,7 %</b>            |

Source : ONISR, fichier des accidents.  
 Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

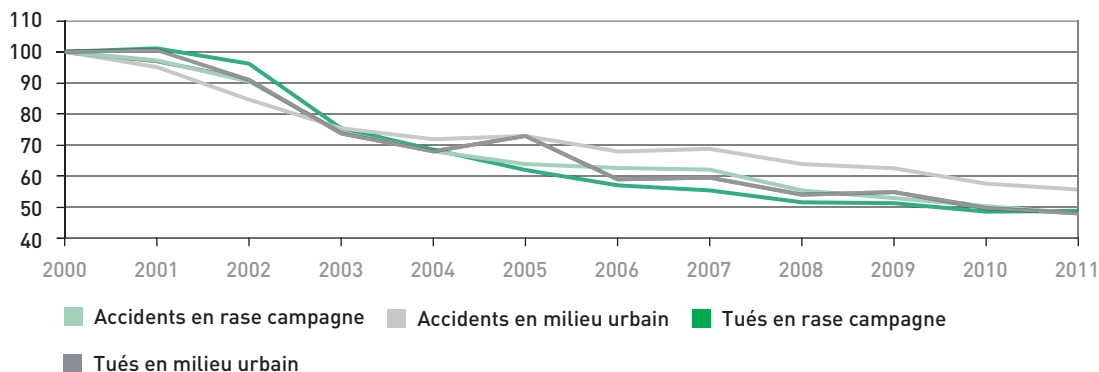
↓ ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN



↓ ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN (BASE 100 – ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents.  
 Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Si l'on décompose le milieu urbain pour différentes classes d'agglomérations, il ressort que les baisses de la mortalité enregistrées depuis 2000 décroissent en relation avec l'augmentation de la classe d'agglomération : la mortalité dans les villes de moins de 5 000 habitants est en baisse de - 58 %, celle des agglomérations de 5 001 à 20 000 habitants est en baisse de - 53 %, celle des agglomérations de 20 001 à 100 000 habitants est en baisse de - 48 % et celle des villes de plus de 100 000 habitants de - 42 %.

En 2011, les personnes tuées sont en baisse pour les classes d'agglomération de population jusqu'à 100 000 habitants (- 7,8 %). À l'inverse, la mortalité des agglomérations de plus de 100 000 habitants augmente de + 20 % (220 tués en 2011 contre 183 en 2010).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 - BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN AGGLOMERATION SELON LEUR POPULATION

| Année          | Accidents corporels |                          |                            |                     | Personnes tuées   |                          |                            |                     |
|----------------|---------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------|-------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------|
|                | < 5 001 habitants   | 5 001 à 20 000 habitants | 20 001 à 100 000 habitants | > 100 000 habitants | < 5 001 habitants | 5 001 à 20 000 habitants | 20 001 à 100 000 habitants | > 100 000 habitants |
| 2000           | 11 304              | 12 248                   | 25 646                     | 31 531              | 855               | 528                      | 521                        | 381                 |
| 2001           | 10 412              | 11 923                   | 24 276                     | 30 647              | 826               | 495                      | 532                        | 449                 |
| 2002           | 9 293               | 10 637                   | 21 321                     | 27 487              | 753               | 440                      | 503                        | 383                 |
| 2003           | 7 735               | 9 532                    | 19 132                     | 23 789              | 593               | 365                      | 435                        | 293                 |
| 2004           | 7 195               | 9 443                    | 18 727                     | 22 460              | 568               | 369                      | 353                        | 262                 |
| 2005           | 7 202               | 9 629                    | 19 318                     | 22 531              | 595               | 387                      | 421                        | 261                 |
| 2006           | 6 045               | 8 565                    | 18 142                     | 22 234              | 447               | 328                      | 329                        | 242                 |
| 2007           | 5 573               | 8 474                    | 18 777                     | 23 230              | 499               | 320                      | 305                        | 235                 |
| 2008           | 5 049               | 7 747                    | 18 129                     | 21 151              | 438               | 267                      | 325                        | 205                 |
| 2009           | 5 012               | 7 702                    | 17 807                     | 20 363              | 433               | 288                      | 300                        | 231                 |
| 2010           | 4 314               | 7 283                    | 16 317                     | 18 945              | 373               | 287                      | 290                        | 183                 |
| 2011           | 4 062               | 7 054                    | 15 879                     | 18 383              | 357               | 249                      | 270                        | 220                 |
| Var. 2011/2010 | - 5,8 %             | - 3,1 %                  | - 2,7 %                    | - 3 %               | - 4,3 %           | - 13,2 %                 | - 6,9 %                    | 20,2 %              |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les usagers<sup>28</sup> des accidents : rase campagne versus milieu urbain

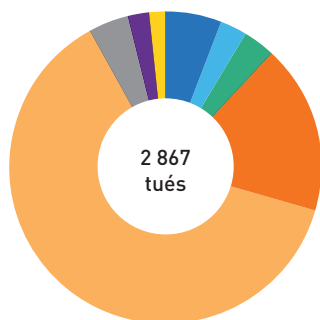
En 2011, la mortalité en rase campagne concerne d'abord les automobilistes (62 %), puis les motocyclistes (18 %) et les piétons (6 %). Chez les autres catégories d'usagers, elle est inférieure à 5%. La distribution de la mortalité en milieu urbain est bien différente, la part des piétons est de 32 %, puis viennent celle des automobilistes (25 %), celle des motocyclistes de (24 %). Toujours au-dessus de 5 %, suivent les cyclomotoristes (11 %)° et les cyclistes (6 %).

La distribution est un peu différente pour les accidents corporels : les voitures de tourisme sont les plus nombreux pour les deux milieux (58 % des accidents en rase campagne et 45 % en milieu urbain), suivis des deux-roues motorisés (21 % des accidents en rase campagne et 26 % en milieu urbain). Cette distribution est néanmoins biaisée par la sous-déclaration des accidents en milieu urbain concernant les usagers vulnérables dès lors qu'il s'agit d'accidents corporels bénins.

<sup>28</sup> Voir chapitre spécifique du bilan traitant des VU où les raisons de la discontinuité des données d'accidentalité de cette catégorie sont précisées.

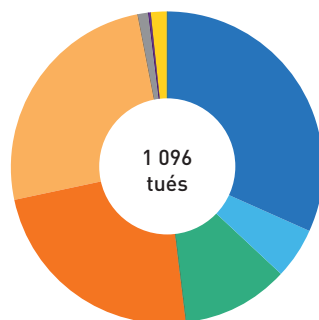


↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES  
EN RASE CAMPAGNE PAR CATÉGORIE D'USAGERS



■ Piétons 5,9 % ■ Vélos 2,9 % ■ Cyclos 3,4 % ■ Motos 17,5 %  
■ VT 62,3 % ■ VU 4,3 % ■ PL 2,2 % ■ Autres 1,5 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES  
EN MILIEU URBAIN PAR CATÉGORIE D'USAGERS



■ Piétons 31,9 % ■ Vélos 5,3 % ■ Cyclos 11,1 % ■ Motos 23,6 %  
■ VT 25,3 % ■ VU 0,5 % ■ PL 0,3 % ■ Autres 1,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, en rase campagne, aucun progrès significatif n'a été enregistré pour les motocyclistes. La baisse de la mortalité des motocyclistes est seulement de - 5,9 % notamment du fait des très mauvais résultats de l'année 2011 (+ 16 % par rapport à 2010 soit + 69 motocyclistes tués). Celle des autres catégories est plus proche de la baisse générale (- 55 % en moyenne entre 2000 et 2011). Outre la hausse de la mortalité des motocyclistes, l'année 2011 est marquée en rase campagne, par la hausse importante de la mortalité des piétons de + 22 % (139 piétons tués en 2010 contre 169 en 2011) ainsi qu'une baisse de la mortalité des cyclomotoristes de - 22 % (soit - 27 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR CATÉGORIE D'USAGERS – RASE CAMPAGNE

| Année | Accidents corporels |        |       |         |        |        |        |        |        | Personnes tuées |        |        |         |       |        |        |     |                 |
|-------|---------------------|--------|-------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------|--------|--------|---------|-------|--------|--------|-----|-----------------|
|       | Piét.               | Vélo   | Cyclo | Moto    | VT     | VU     | PL     | TC     | Autres | Piét.           | Vélo   | Cyclo  | Moto    | VT    | VU     | PL     | TC  | Autres          |
| 2000  | 1 263               | 1 086  | 2 814 | 4 829   | 35 936 | 1 631  | 3 893  | 286    | 815    | 294             | 153    | 249    | 532     | 4 412 | 67     | 108    | 16  | 55              |
| 2001  | 1 196               | 987    | 2 552 | 5 101   | 34 953 | 1 558  | 3 761  | 295    | 788    | 286             | 142    | 244    | 653     | 4 395 | 59     | 130    | 13  | 28              |
| 2002  | 1 102               | 938    | 2 302 | 4 882   | 32 398 | 1 480  | 3 480  | 289    | 688    | 329             | 148    | 205    | 635     | 4 103 | 65     | 113    | 11  | 53              |
| 2003  | 864                 | 898    | 2 294 | 4 331   | 25 925 | 1 379  | 2 937  | 238    | 598    | 196             | 110    | 227    | 529     | 3 108 | 71     | 107    | 46  | 48              |
| 2004  | 872                 | 745    | 2 154 | 4 188   | 23 801 | 1 153  | 2 677  | 184    | 554    | 195             | 92     | 173    | 542     | 2 864 | 53     | 77     | 21  | 25              |
| 2005  | 703                 | 725    | 1 797 | 4 437   | 22 196 | 971    | 2 711  | 199    | 640    | 174             | 111    | 178    | 534     | 2 488 | 42     | 81     | 14  | 32              |
| 2006  | 790                 | 725    | 1 923 | 4 313   | 20 737 | 2 269  | 3 061  | 187    | 611    | 162             | 102    | 160    | 478     | 2 217 | 112    | 75     | 6   | 51              |
| 2007  | 812                 | 681    | 1 984 | 4 727   | 20 450 | 2 556  | 2 673  | 179    | 627    | 182             | 82     | 142    | 522     | 2 080 | 109    | 61     | 34  | 49              |
| 2008  | 801                 | 684    | 1 766 | 4 392   | 17 994 | 2 273  | 2 321  | 169    | 603    | 167             | 75     | 143    | 508     | 1 898 | 124    | 68     | 19  | 38              |
| 2009  | 705                 | 656    | 1 616 | 4 506   | 17 106 | 2 172  | 1 974  | 173    | 582    | 139             | 88     | 161    | 560     | 1 846 | 126    | 51     | 4   | 46              |
| 2010  | 634                 | 622    | 1 384 | 4 271   | 16 471 | 2 207  | 2 043  | 137    | 581    | 139             | 88     | 125    | 432     | 1 829 | 127    | 64     | 4   | 51              |
| 2011  | 628                 | 644    | 1 219 | 4 428   | 15 773 | 2 113  | 1 965  | 142    | 510    | 169             | 83     | 98     | 501     | 1 785 | 124    | 64     | 0   | 43              |
| Var.  | 2011/2010           | -0,9 % | 3,5 % | -11,9 % | 3,7 %  | -4,2 % | -4,3 % | -3,8 % | 3,6 %  | -12,2 %         | 21,6 % | -5,7 % | -21,6 % | 16 %  | -2,4 % | -2,4 % | 0 % | -100 % - 15,7 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

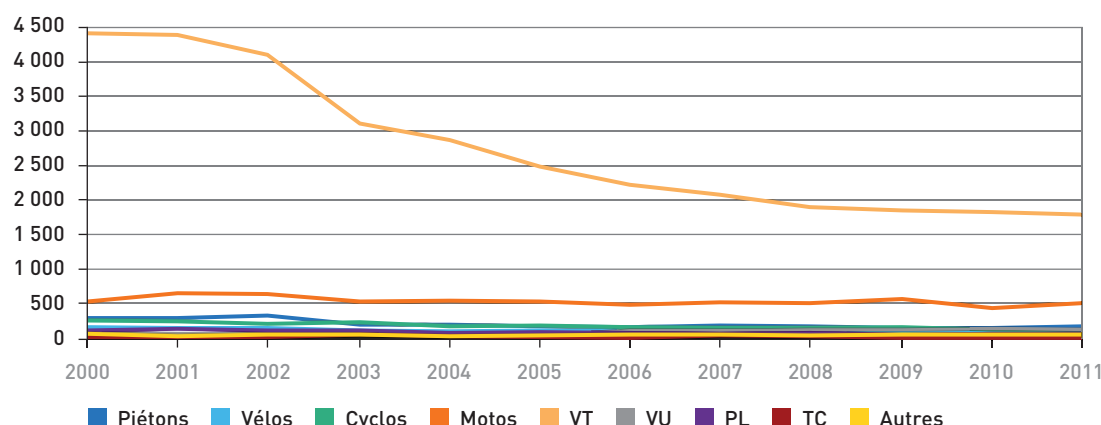
↓ ANNÉE 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR CATEGORIE D'USAGERS – MILIEU URBAIN

| Année | Accidents corporels |       |        |        |        |         |       |         |        | Personnes tuées |       |         |         |         |         |          |    |        |        |
|-------|---------------------|-------|--------|--------|--------|---------|-------|---------|--------|-----------------|-------|---------|---------|---------|---------|----------|----|--------|--------|
|       | Piét.               | Vélo  | Cyclo  | Moto   | VT     | VU      | PL    | TC      | Autres | Piét.           | Vélo  | Cyclo   | Moto    | VT      | VU      | PL       | TC | Autres |        |
| 2000  | 17 212              | 5 249 | 16 743 | 14 609 | 69 070 | 3 902   | 2 398 | 1 448   | 914    | 554             | 120   | 212     | 415     | 940     | 13      | 16       | 4  | 12     |        |
| 2001  | 16 408              | 4 630 | 15 965 | 14 414 | 65 814 | 3 862   | 2 278 | 1 398   | 1 181  | 545             | 117   | 212     | 428     | 948     | 21      | 14       | 1  | 17     |        |
| 2002  | 15 068              | 3 968 | 14 186 | 13 085 | 58 616 | 3 175   | 1 853 | 1 337   | 1 047  | 546             | 78    | 186     | 405     | 817     | 16      | 20       | 0  | 11     |        |
| 2003  | 13 429              | 4 263 | 13 619 | 11 813 | 50 521 | 2 880   | 1 535 | 1 158   | 940    | 437             | 93    | 171     | 340     | 614     | 10      | 7        | 1  | 13     |        |
| 2004  | 13 041              | 4 032 | 13 213 | 11 762 | 48 161 | 2 882   | 1 535 | 1 098   | 992    | 393             | 87    | 170     | 328     | 542     | 9       | 9        | 0  | 14     |        |
| 2005  | 12 961              | 4 158 | 11 762 | 13 856 | 48 362 | 2 557   | 1 699 | 1 103   | 1 038  | 461             | 69    | 178     | 347     | 577     | 14      | 9        | 0  | 9      |        |
| 2006  | 12 634              | 4 110 | 12 202 | 12 865 | 43 823 | 3 579   | 1 752 | 1 059   | 977    | 373             | 79    | 157     | 291     | 409     | 8       | 12       | 0  | 17     |        |
| 2007  | 12 595              | 4 273 | 13 256 | 13 361 | 44 157 | 3 822   | 1 543 | 1 023   | 1 077  | 379             | 60    | 183     | 308     | 384     | 22      | 7        | 1  | 15     |        |
| 2008  | 11 956              | 3 993 | 12 552 | 12 478 | 40 475 | 3 621   | 1 491 | 1 041   | 972    | 381             | 73    | 148     | 287     | 307     | 11      | 8        | 0  | 20     |        |
| 2009  | 11 772              | 4 041 | 11 526 | 12 186 | 39 641 | 3 590   | 1 296 | 1 045   | 1 003  | 357             | 74    | 138     | 328     | 314     | 19      | 3        | 1  | 18     |        |
| 2010  | 11 461              | 3 638 | 9 984  | 11 143 | 36 550 | 3 367   | 1 246 | 926     | 950    | 346             | 59    | 123     | 272     | 288     | 19      | 1        | 0  | 25     |        |
| 2011  | 11 348              | 3 923 | 9 087  | 11 344 | 35 148 | 3 399   | 1 190 | 957     | 912    | 350             | 58    | 122     | 259     | 277     | 10      | 3        | 0  | 17     |        |
| Var.  | 2011/2010           | - 1 % | 7,8 %  | - 9 %  | 1,8 %  | - 3,8 % | 1 %   | - 4,5 % | 3,3 %  | - 4 %           | 1,2 % | - 1,7 % | - 0,8 % | - 4,8 % | - 3,8 % | - 47,4 % | NS | ND     | - 32 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En milieu urbain, depuis 2000, les baisses de la mortalité des piétons et des motocyclistes (respectivement - 37 % et - 38 %) sont nettement inférieures à la baisse générale. La baisse a surtout profité à la catégorie des automobilistes (- 70 % contre - 52 % pour l'ensemble de la mortalité en milieu urbain). On notera que depuis 2008, la mortalité la plus forte en milieu urbain est celle des piétons. Cette mortalité devient préoccupante. Elle augmente encore en 2011 (+ 1,2 % par rapport à 2010 soit + 4 tués) alors que la mortalité en milieu urbain est en baisse de - 3,3 %.

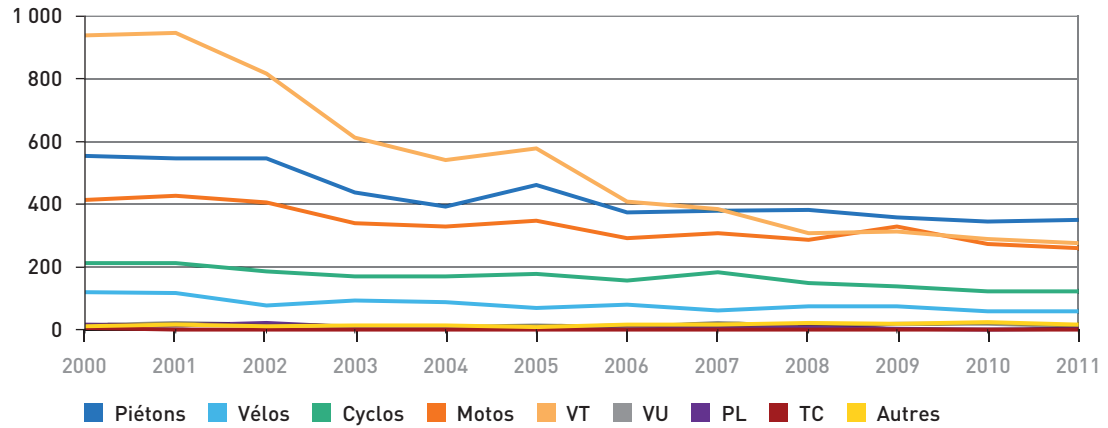
↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN MILIEU URBAIN PAR CATÉGORIE D'USAGERS

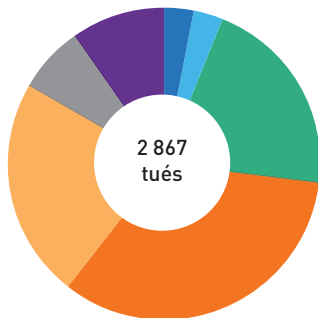
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



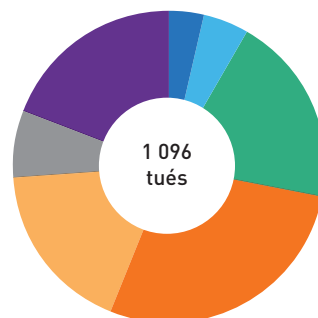
*Classes d'âge des victimes : rase campagne versus milieu urbain*

Parmi les personnes tuées en rase campagne en 2011, 6,3 % ont moins de 18 ans, 21 % ont entre 18 et 24 ans, 57 % ont entre 25 et 64 ans et 17 % ont 65 ans et plus. Ces parts diffèrent nettement du milieu urbain notamment pour les moins de 18 ans (6,3 % en rase campagne contre 8,4 % en milieu urbain) et les 75 ans et plus (9,5 % en rase campagne contre 19 % en milieu urbain).

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES EN RASE CAMPAGNE PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES EN MILIEU URBAIN PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE – RASE CAMPAGNE

| Année             | Personnes tuées |       |       |       |       |       |       |         |       | Blessés hospitalisés |       |        |       |       |       |       |         |        |
|-------------------|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|----------------------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|---------|--------|
|                   | Inc             | 0-14  | 15-17 | 18-24 | 25-44 | 45-64 | 65-74 | 75 et + | Total | Inc                  | 0-14  | 15-17  | 18-24 | 25-44 | 45-64 | 65-74 | 75 et + | Total  |
| 2000              | 114             | 230   | 219   | 1 266 | 2 000 | 1 190 | 444   | 423     | 5 886 | ND                   | ND    | ND     | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2001              | 76              | 203   | 221   | 1 334 | 2 051 | 1 169 | 477   | 418     | 5 950 | ND                   | ND    | ND     | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2002              | 73              | 183   | 180   | 1 245 | 1 990 | 1 107 | 459   | 425     | 5 662 | ND                   | ND    | ND     | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2003              | 73              | 149   | 182   | 959   | 1 505 | 880   | 350   | 344     | 4 441 | ND                   | ND    | ND     | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2004              | 10              | 124   | 146   | 949   | 1 421 | 797   | 278   | 316     | 4 042 | ND                   | ND    | ND     | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2005              | 15              | 87    | 168   | 814   | 1 226 | 765   | 248   | 331     | 3 654 | 160                  | 789   | 1 078  | 3 830 | 5 954 | 3 451 | 926   | 722     | 16 910 |
| 2006              | 54              | 89    | 149   | 730   | 1 067 | 733   | 240   | 301     | 3 363 | 304                  | 1 003 | 1 226  | 4 328 | 6 673 | 3 958 | 956   | 906     | 19 354 |
| 2007              | 5               | 108   | 120   | 695   | 1 130 | 677   | 242   | 284     | 3 261 | 71                   | 899   | 1 166  | 4 119 | 6 326 | 3 913 | 932   | 897     | 18 323 |
| 2008              | 0               | 84    | 102   | 706   | 996   | 659   | 198   | 295     | 3 040 | 9                    | 845   | 1 023  | 3 666 | 5 827 | 3 570 | 847   | 796     | 16 583 |
| 2009              | 0               | 86    | 117   | 649   | 1 002 | 687   | 199   | 281     | 3 021 | 2                    | 787   | 837    | 3 562 | 5 520 | 3 562 | 817   | 774     | 15 861 |
| 2010              | 0               | 90    | 100   | 617   | 950   | 642   | 170   | 290     | 2 859 | 2                    | 713   | 802    | 3 256 | 5 097 | 3 236 | 718   | 772     | 14 596 |
| 2011              | 0               | 88    | 93    | 597   | 964   | 653   | 201   | 271     | 2 867 | 3                    | 606   | 719    | 3 031 | 4 915 | 3 374 | 742   | 766     | 14 156 |
| Var.<br>2011/2010 | ND              | -2,2% | -7%   | -3,2% | 1,5%  | 1,7%  | 18,2% | -6,6%   | 0,3%  | NS                   | -15%  | -10,3% | -6,9% | -3,6% | 4,3%  | 3,3%  | -0,8%   | -3%    |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE – MILIEU URBAIN

| Année             | Personnes tuées |      |        |       |       |       |       |         |       | Blessés hospitalisés |       |       |       |       |       |       |         |        |
|-------------------|-----------------|------|--------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|--------|
|                   | Inc             | 0-14 | 15-17  | 18-24 | 25-44 | 45-64 | 65-74 | 75 et + | Total | Inc                  | 0-14  | 15-17 | 18-24 | 25-44 | 45-64 | 65-74 | 75 et + | Total  |
| 2000              | 28              | 137  | 135    | 480   | 696   | 319   | 187   | 304     | 2 284 | ND                   | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2001              | 12              | 100  | 154    | 511   | 706   | 338   | 168   | 314     | 2 303 | ND                   | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2002              | 18              | 80   | 134    | 424   | 613   | 342   | 184   | 284     | 2 079 | ND                   | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2003              | 15              | 76   | 94     | 343   | 481   | 259   | 142   | 276     | 1 686 | ND                   | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2004              | 4               | 67   | 84     | 362   | 416   | 251   | 117   | 249     | 1 551 | ND                   | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND    | ND      | ND     |
| 2005              | 5               | 56   | 92     | 408   | 419   | 269   | 136   | 279     | 1 664 | 88                   | 2 155 | 2 590 | 4 893 | 6 787 | 3 771 | 1 108 | 1 509   | 22 901 |
| 2006              | 11              | 42   | 76     | 307   | 337   | 213   | 103   | 257     | 1 346 | 105                  | 2 054 | 2 553 | 4 539 | 6 098 | 3 493 | 1 041 | 1 425   | 21 308 |
| 2007              | 3               | 56   | 80     | 286   | 361   | 215   | 114   | 244     | 1 359 | 32                   | 1 827 | 2 319 | 4 253 | 6 059 | 3 458 | 960   | 1 384   | 20 292 |
| 2008              | 0               | 41   | 70     | 252   | 346   | 208   | 84    | 234     | 1 235 | 8                    | 1 734 | 1 975 | 3 778 | 5 514 | 3 223 | 858   | 1 292   | 18 382 |
| 2009              | 0               | 36   | 72     | 252   | 364   | 212   | 89    | 227     | 1 252 | 2                    | 1 602 | 1 802 | 3 613 | 5 108 | 3 153 | 819   | 1 363   | 17 462 |
| 2010              | 1               | 40   | 61     | 214   | 299   | 214   | 94    | 210     | 1 133 | 5                    | 1 453 | 1 540 | 3 042 | 4 689 | 3 066 | 765   | 1 237   | 15 797 |
| 2011              | 1               | 40   | 51     | 216   | 308   | 194   | 79    | 207     | 1 096 | 4                    | 1 408 | 1 474 | 3 008 | 4 588 | 3 019 | 792   | 1 230   | 15 523 |
| Var.<br>2011/2010 | 0%              | 0%   | -16,4% | 0,9%  | 3%    | -9,3% | -16%  | -1,4%   | -3,3% | NS                   | -3,1% | -4,3% | -1,1% | -2,2% | -1,5% | 3,5%  | -0,6%   | -1,7%  |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, pour les deux milieux, les moins de 18 ans connaissent la plus forte baisse de mortalité (-60% en rase campagne et -67% en milieu urbain) et les 75 ans et plus la moins élevée (-36% en rase campagne et -32% en milieu urbain). Pour la classe des 45-64 ans (classe la plus représentée dans la mortalité routière), les baisses sont de -45% en rase campagne et de -49% en milieu urbain.

En 2011, la seule évolution remarquable est la hausse de la mortalité des 65-74 ans en rase campagne : + 18,2 % soit 30 personnes tuées en plus.

*L'accidentalité par type de route<sup>29</sup> : rase campagne versus milieu urbain*

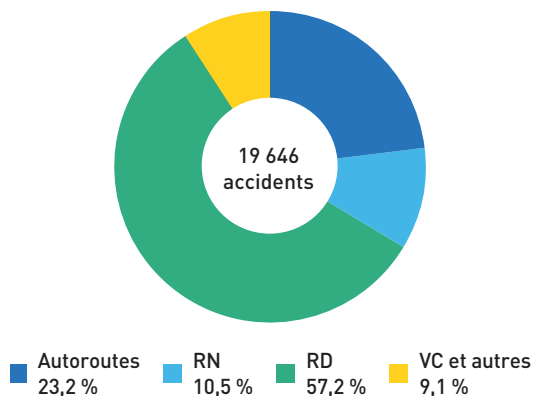
De par la présence d'autoroute uniquement en rase campagne, la comparaison entre les deux milieux par type de route ne vaut que pour mesurer les progrès accomplis depuis 2000. Or l'exercice étant faussée par les évolutions de répartition entre les routes nationales et les départementales, les routes nationales et départementales ont été regroupées.

Depuis 2000, la mortalité sur les autoroutes (- 49 %) et les routes nationales et départementales (- 52 % pour ces deux réseaux) connaît une évolution comparable à celle de l'ensemble de l'accidentalité en rase campagne (- 51 %). Dans le même temps, la baisse enregistrée sur les voies communales n'est que de - 40 %.

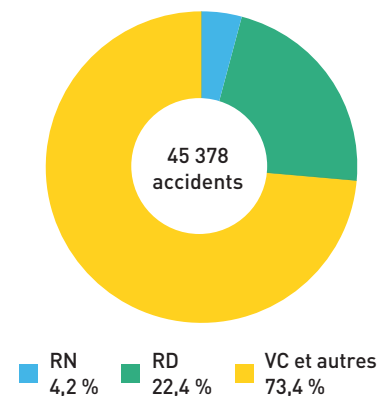
En 2011, en rase campagne, la part de mortalité la plus élevée intéresse les routes départementales (75 %). Viennent ensuite les autoroutes (10 % de la mortalité), les routes nationales (9 %) et les voies communales ou autres routes<sup>30</sup> (5,7 %). En 2007, la part de mortalité sur route départementale en rase campagne ressortait à 70 % et celle sur route nationale était de 14 %. Les parts de mortalité sur autoroute et sur voie communale étaient semblables à 2011.

En 2011, par rapport à 2010, les personnes tuées en rase campagne sur autoroute ont augmenté de + 15 % (soit + 38 tués), alors que les personnes tuées sur route nationale ont baissé de - 14 % (- 44 tués).

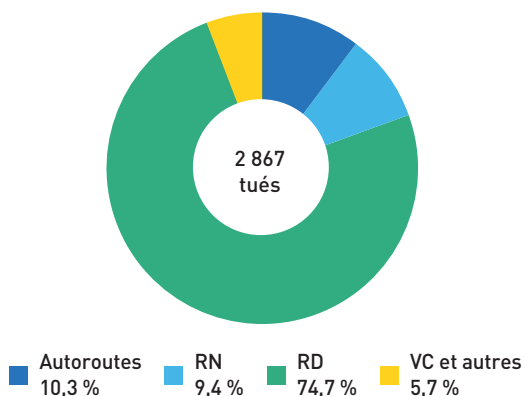
↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS EN RASE CAMPAGNE PAR TYPE DE ROUTE



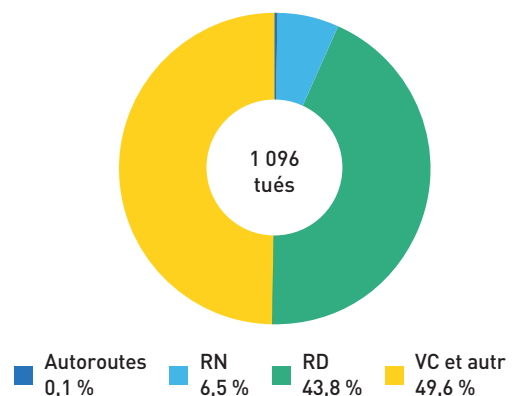
↓ ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS EN MILIEU URBAIN PAR TYPE DE ROUTE



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES EN RASE CAMPAGNE PAR TYPE DE ROUTE



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES EN MILIEU URBAIN PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

<sup>29</sup> La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005-2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux est l'année 2007.

<sup>30</sup> Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR TYPE DE ROUTE – RASE CAMPAGNE

| Année          | Autoroute           |                 |                      | RN                  |                 |                      | RD                  |                 |                      | VC et autres        |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 7 246               | 576             | ND                   | 9 087               | 1 713           | ND                   | 20 825              | 3 329           | ND                   | 3 336               | 268             | ND                   | 40 494              | 5 886           | ND                   |
| 2001           | 7 611               | 539             | ND                   | 8 809               | 1 620           | ND                   | 19 951              | 3 546           | ND                   | 3 116               | 246             | ND                   | 39 487              | 5 950           | ND                   |
| 2002           | 7 541               | 586             | ND                   | 8 099               | 1 560           | ND                   | 18 271              | 3 224           | ND                   | 2 821               | 293             | ND                   | 36 732              | 5 662           | ND                   |
| 2003           | 6 135               | 480             | ND                   | 6 268               | 1 159           | ND                   | 15 112              | 2 569           | ND                   | 2 517               | 233             | ND                   | 30 032              | 4 441           | ND                   |
| 2004           | 5 250               | 356             | ND                   | 5 700               | 1 045           | ND                   | 14 050              | 2 416           | ND                   | 2 565               | 224             | ND                   | 27 565              | 4 042           | ND                   |
| 2005           | 5 790               | 358             | 2 690                | 5 092               | 866             | 3 460                | 12 868              | 2 222           | 9 569                | 2 095               | 208             | 1 190                | 25 845              | 3 654           | 16 909               |
| 2006           | 5 674               | 321             | 2 519                | 4 474               | 720             | 3 351                | 12 745              | 2 112           | 11 930               | 2 430               | 210             | 1 554                | 25 323              | 3 363           | 19 354               |
| 2007           | 5 885               | 299             | 2 283                | 3 182               | 449             | 2 045                | 13 671              | 2 308           | 12 342               | 2 480               | 205             | 1 653                | 25 218              | 3 261           | 18 323               |
| 2008           | 4 684               | 253             | 1 973                | 2 516               | 344             | 1 594                | 12 785              | 2 255           | 11 329               | 2 426               | 188             | 1 687                | 22 411              | 3 040           | 16 583               |
| 2009           | 4 348               | 246             | 1 857                | 2 402               | 348             | 1 549                | 12 338              | 2 210           | 10 892               | 2 343               | 217             | 1 563                | 21 431              | 3 021           | 15 861               |
| 2010           | 4 743               | 256             | 2 153                | 2 169               | 314             | 1 389                | 11 547              | 2 129           | 9 920                | 1 970               | 160             | 1 134                | 20 429              | 2 859           | 14 596               |
| 2011           | 4 564               | 294             | 1 978                | 2 061               | 270             | 1 167                | 11 241              | 2 141           | 9 901                | 1 780               | 162             | 1 110                | 19 646              | 2 867           | 14 156               |
| Var. 2011/2010 | -3,8%               | 14,8%           | -8,1%                | -5%                 | -14%            | -16%                 | -2,7%               | 0,6%            | -0,2%                | -9,6%               | 1,3%            | -2,1%                | -3,8%               | 0,3%            | -3,1%                |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

 ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR TYPE DE ROUTE – MILIEU URBAIN <sup>31</sup>

| Année          | Autoroute           |                 |                      | RN                  |                 |                      | RD                  |                 |                      | VC et autres        |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 155                 | 9               | ND                   | 9 291               | 429             | ND                   | 17 748              | 928             | ND                   | 53 535              | 919             | ND                   | 80 729              | 2 284           | ND                   |
| 2001           | 122                 | 1               | ND                   | 8 802               | 443             | ND                   | 16 769              | 894             | ND                   | 51 565              | 965             | ND                   | 77 258              | 2 303           | ND                   |
| 2002           | 55                  | 0               | ND                   | 7 422               | 403             | ND                   | 14 318              | 803             | ND                   | 46 943              | 873             | ND                   | 68 738              | 2 079           | ND                   |
| 2003           | 26                  | 1               | ND                   | 6 229               | 270             | ND                   | 12 077              | 640             | ND                   | 41 856              | 774             | ND                   | 60 188              | 1 686           | ND                   |
| 2004           | 35                  | 4               | ND                   | 5 585               | 257             | ND                   | 10 795              | 572             | ND                   | 41 410              | 718             | ND                   | 57 825              | 1 551           | ND                   |
| 2005           | 37                  | 1               | 12                   | 5 816               | 307             | 2 672                | 10 974              | 652             | 5 676                | 41 853              | 704             | 14 541               | 58 680              | 1 664           | 22 901               |
| 2006           | 19                  | 4               | 10                   | 4 367               | 181             | 2 117                | 9 885               | 492             | 5 913                | 40 715              | 669             | 13 268               | 54 986              | 1 346           | 21 308               |
| 2007           | 20                  | 0               | 9                    | 3 592               | 123             | 1 507                | 10 437              | 558             | 5 959                | 42 005              | 678             | 12 817               | 56 054              | 1 359           | 20 292               |
| 2008           | 19                  | 1               | 8                    | 2 908               | 77              | 1 225                | 9 780               | 490             | 5 270                | 39 369              | 667             | 11 879               | 52 076              | 1 235           | 18 382               |
| 2009           | 20                  | 2               | 3                    | 2 188               | 72              | 974                  | 11 398              | 566             | 5 855                | 37 278              | 612             | 10 630               | 50 884              | 1 252           | 17 462               |
| 2010           | 13                  | 0               | 3                    | 1 843               | 53              | 794                  | 10 542              | 532             | 5 101                | 34 461              | 548             | 9 899                | 46 859              | 1 133           | 15 797               |
| 2011           | 17                  | 1               | 5                    | 1 893               | 71              | 813                  | 10 150              | 480             | 5 085                | 33 318              | 544             | 9 620                | 45 378              | 1 096           | 15 523               |
| Var. 2011/2010 | 30,8%               | ND              | NS                   | 2,7%                | 34%             | 2,4%                 | -3,7%               | -9,8%           | -0,3%                | -3,3%               | 0,7%            | -2,8%                | -3,2%               | -3,3%           | -1,7%                |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

<sup>31</sup> Des accidents sur les autoroutes sont imputés par erreur de codage au milieu urbain. Il s'agit probablement d'autoroutes urbaines, mais par définition ce réseau est situé hors des panneaux d'agglomération. Le boulevard périphérique parisien quant à lui doit être comptabilisé en rase campagne pour les mêmes raisons.

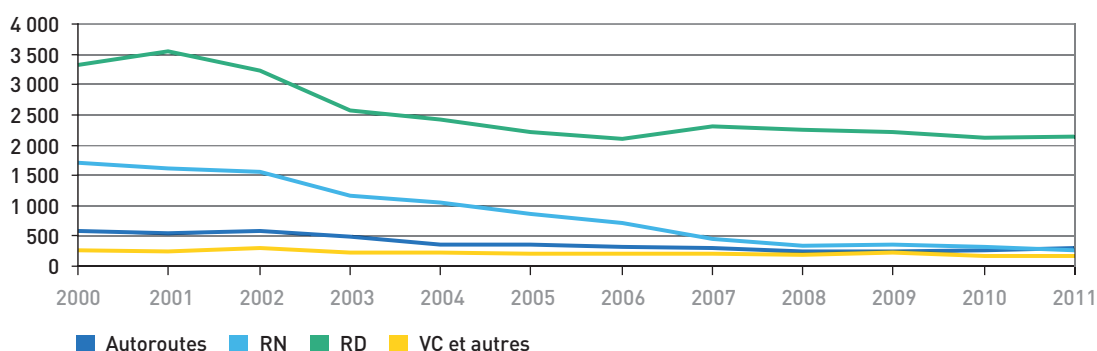
Depuis 2000, la mortalité sur les routes nationales et départementales est en baisse de - 59 % (ensemble de deux réseaux). La baisse concernant les voies communales est identique à celle de ce même réseau en rase campagne soit - 40 % (- 52 % pour l'ensemble des réseaux en milieu urbain).

En 2011, en milieu urbain, les parts de mortalité sur les voies communales et autres routes<sup>32</sup>, et les routes départementales sont majoritaires et très proches (respectivement 50 % et 44 %).

Depuis 2007, la distribution de la mortalité en milieu urbain selon les réseaux est plutôt stable. On remarque une certaine stagnation de la mortalité sur les routes nationales et les routes départementales depuis 2008 alors qu'elle baisse régulièrement sur la voirie communale.

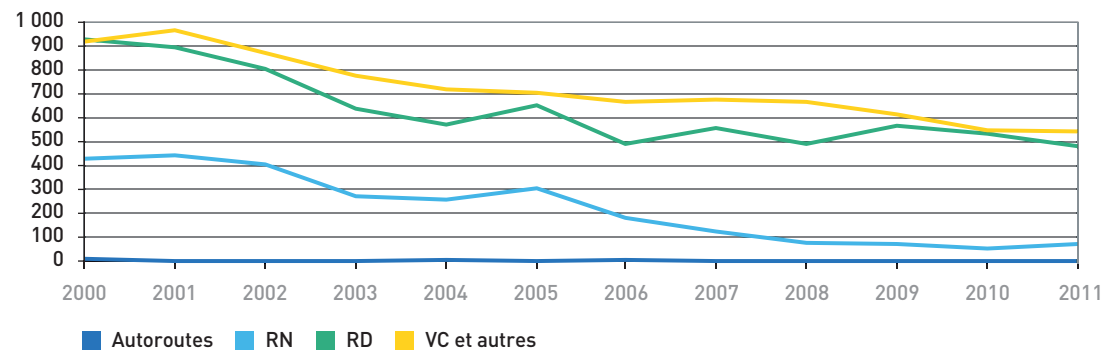
En 2011, les effectifs de personnes tuées sur routes nationales en milieu urbain retrouvent leur niveau de 2009. Les tués sur les routes départementales ont diminué de 9,8 % (soit - 52 tués) par rapport à 2010 alors qu'ils avaient connu une hausse en 2009 par rapport à 2008 (+ 76 tués).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LES RÉSEAUX ROUTIERS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN MILIEU URBAIN SELON LES RÉSEAUX ROUTIERS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



*Collisions et obstacles<sup>33</sup> : rase campagne versus milieu urbain*

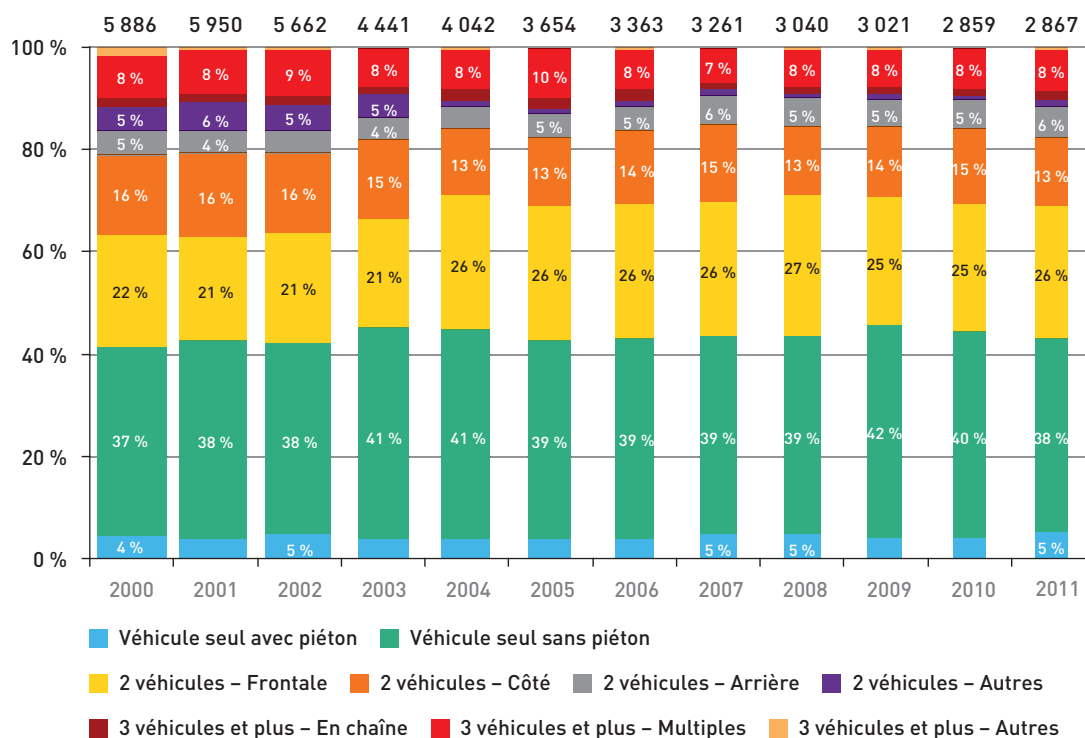
En rase campagne en 2011, 38 % de la mortalité ressort dans les accidents à un seul véhicule sans piéton. La part de la mortalité dans les collisions frontales à deux véhicules ressort à 26 % et celle dans les collisions de côté à deux véhicules à 13 % des tués).

Depuis 2000, la baisse de la mortalité en rase campagne se répartit assez uniformément sur chacune des natures de collisions. Par rapport à 2010, la mortalité dans les accidents à un seul véhicule avec piétons est en hausse (+ 31 %, soit + 35 tués en 2011) ainsi que celle dans les collisions frontales (+ 3,8 %, soit 28 tués).

<sup>32</sup> Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès.

<sup>33</sup> Voir chapitre du bilan relatif aux obstacles précisant la définition de cette rubrique du fichier des accidents et les limites de son interprétation.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LES TYPES DE COLLISION



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

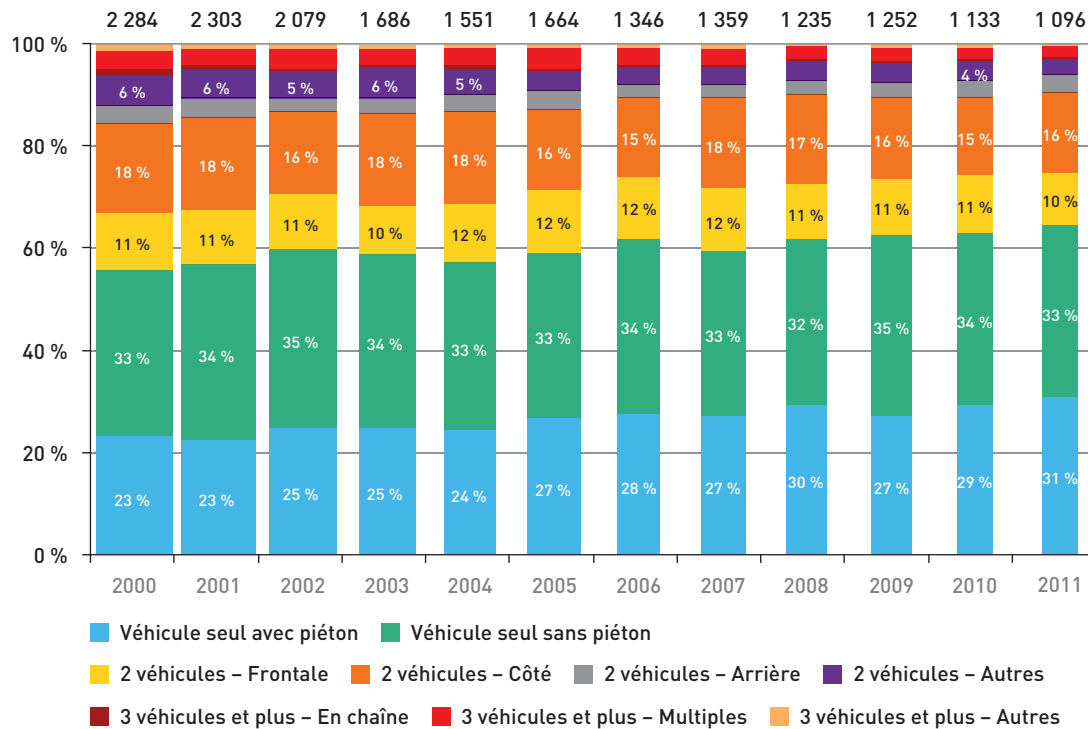
En milieu urbain en 2011, la mortalité dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (33 %) et celle dans les accidents à un seul véhicule avec piétons (31 %) sont très majoritaires. Vient ensuite la mortalité dans les collisions de côté à deux véhicules (16 % des tués) et puis celle des collisions frontales à deux véhicules (10 % des tués).

Depuis 2000, la part de mortalité dans les accidents à un véhicule seul avec piéton ressort à la hausse (23 % en 2000 contre 31 % en 2011 mais – 189 tués sur la période soit une baisse de – 36 %). Dans le même temps, les baisses enregistrées pour les autres types de collisions à forts effectifs de mortalité (véhicule seul sans piéton, 2 véhicules – frontale, deux véhicules côté) sont supérieures à 51 %.

En 2011, les personnes tuées dans les collisions frontales à deux véhicules diminuent de – 13 % (130 tués en 2010 contre 113 tués en 2011).



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LES TYPES DE COLLISION



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

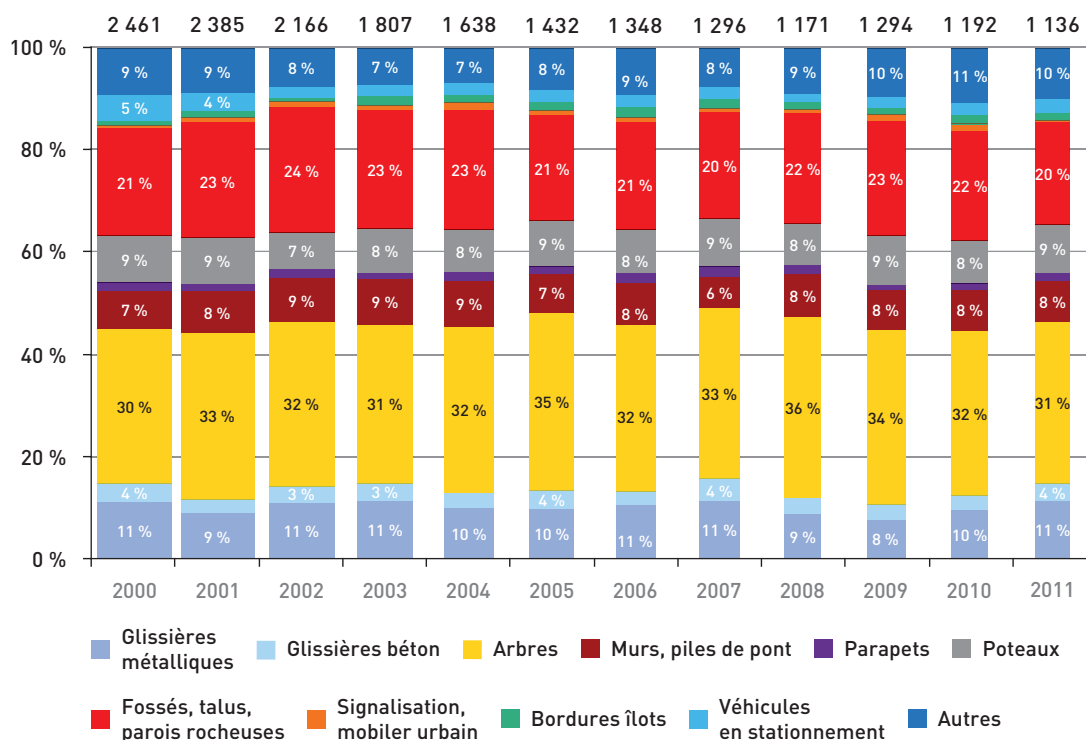
La part de la mortalité contre obstacle se situe en France à un niveau élevé. Elle concerne la rase campagne mais aussi, ce qui est moins repéré dans les diagnostics de sécurité routière, le milieu urbain.

En 2011, 40 % des personnes tuées en rase campagne le sont lors d'un accident avec un choc contre un obstacle fixe (37 % pour l'ensemble des réseaux et 35 % en milieu urbain). Depuis 2000, l'évolution de la mortalité en rase campagne lors des accidents avec un choc contre un obstacle est légèrement plus favorable que celle de la mortalité d'ensemble (- 54 % contre - 51 %). Par symétrie, l'évolution observée en milieu urbain (- 48 %) est sensiblement moins favorable.

En 2011, en rase campagne, les arbres sont les obstacles les plus percutés (31 % de la mortalité contre obstacles soit 357 tués), viennent ensuite les fossés, talus ou parois rocheuses (20 %). Depuis 2000, les parts de mortalité lors des accidents avec choc contre ces deux obstacles sont les plus élevées (ensemble : plus de 50 % en moyenne de 2000 à 2011). Durant cette période, pour chacune des natures d'obstacles la baisse est uniforme et proche de celle constatée au global (- 51 %).

En 2011, la mortalité en rase campagne dans les véhicules heurtant un arbre est en baisse (383 tués en 2010 contre 357 tués en 2011).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT



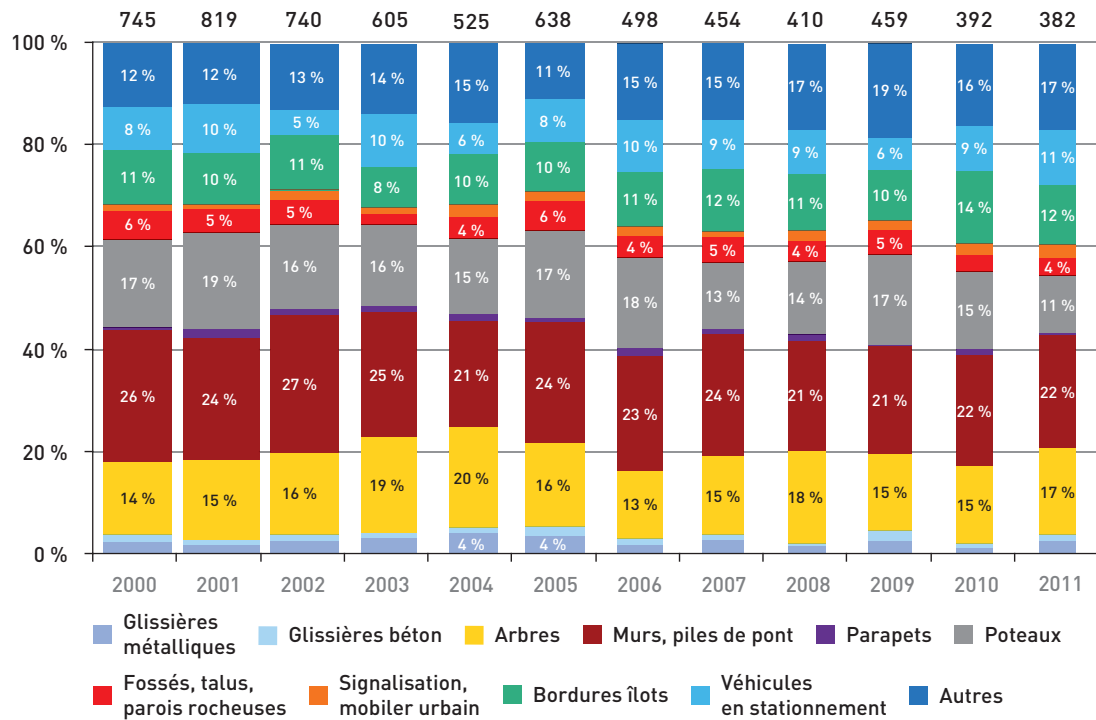
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, 35 % des personnes tuées en milieu urbain le sont lors d'un accident avec un choc contre un obstacle fixe (37 % pour l'ensemble des réseaux et 40 % en rase campagne). Les obstacles les plus percutés sont les murs et piles de ponts (22 % soit 84 personnes tuées en 2011) puis les arbres (17 %, soit 65 personnes tuées en 2011).

Depuis 2000, la mortalité en milieu urbain contre les poteaux enregistre la plus forte baisse de - 67 % (128 tués en 2000 contre 42 tués en 2011). La baisse de la mortalité contre les arbres est 1,8 fois moins élevée (- 39%, soit 106 tués en 2000 contre 65 tués en 2011). Celle contre les murs et piles de pont a diminué de - 57% représentant 109 vies sauvées.

En 2011, la mortalité contre les bordures ou îlots est en baisse de - 17 % (soit - 10 tués). À l'inverse, celle contre les véhicules en stationnement augmente de + 17 % (soit + 16 tués et 41 personnes tuées en 2011).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN MILIEU URBAIN AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2008 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

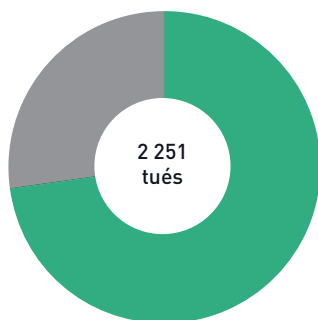
*La luminosité (jour versus nuit) dans l'accidentalité : rase campagne versus milieu urbain*

En 2011, la nuit comme le jour, les accidents corporels en rase campagne sont moins nombreux qu'en milieu urbain (environ 30 % d'accidents en rase campagne contre 70 % en milieu urbain).

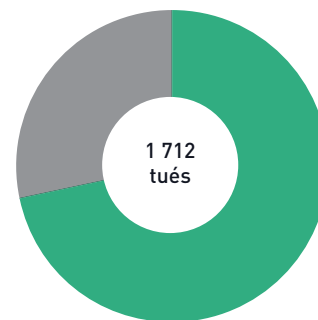
Les parts de mortalité en rase campagne et en milieu urbain sont inverses en comparaison des accidents.

De jour comme de nuit, 72 % des personnes tuées le sont en rase campagne contre 28 % environ en milieu urbain.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DE JOUR SELON LE MILIEU



↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES DE NUIT SELON LE MILIEU



Source : ONISR, fichier des accidents.

■ Rase campagne 72,9 % ■ Milieu urbain 27,1 %

■ Rase campagne 71,7 % ■ Milieu urbain 28,3 %

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE – JOUR VERSUS NUIT

| Année          | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 25 795              | 3 202           | ND                   | 14 699              | 2 684           | ND                   | 40 494              | 5 886           | ND                   |
| 2001           | 25 441              | 3 342           | ND                   | 14 046              | 2 608           | ND                   | 39 487              | 5 950           | ND                   |
| 2002           | 23 921              | 3 166           | ND                   | 12 811              | 2 496           | ND                   | 36 732              | 5 662           | ND                   |
| 2003           | 19 905              | 2 504           | ND                   | 10 127              | 1 937           | ND                   | 30 032              | 4 441           | ND                   |
| 2004           | 18 199              | 2 272           | ND                   | 9 366               | 1 770           | ND                   | 27 565              | 4 042           | ND                   |
| 2005           | 16 894              | 2 015           | 10 752               | 8 951               | 1 639           | 6 158                | 25 845              | 3 654           | 16 910               |
| 2006           | 16 379              | 1 892           | 12 338               | 8 944               | 1 471           | 7 016                | 25 323              | 3 363           | 19 354               |
| 2007           | 16 492              | 1 797           | 11 817               | 8 726               | 1 464           | 6 506                | 25 218              | 3 261           | 18 323               |
| 2008           | 14 546              | 1 679           | 10 696               | 7 865               | 1 361           | 5 887                | 22 411              | 3 040           | 16 583               |
| 2009           | 14 338              | 1 759           | 10 549               | 7 093               | 1 262           | 5 312                | 21 431              | 3 021           | 15 861               |
| 2010           | 13 567              | 1 593           | 9 710                | 6 862               | 1 266           | 4 886                | 20 429              | 2 859           | 14 596               |
| 2011           | 13 043              | 1 640           | 9 286                | 6 603               | 1 227           | 4 870                | 19 646              | 2 867           | 14 156               |
| Var. 2011/2010 | -3,9 %              | 3 %             | -4,4 %               | -3,8 %              | -3,1 %          | -0,3 %               | -3,8 %              | 0,3 %           | -3 %                 |

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN – JOUR VERSUS NUIT

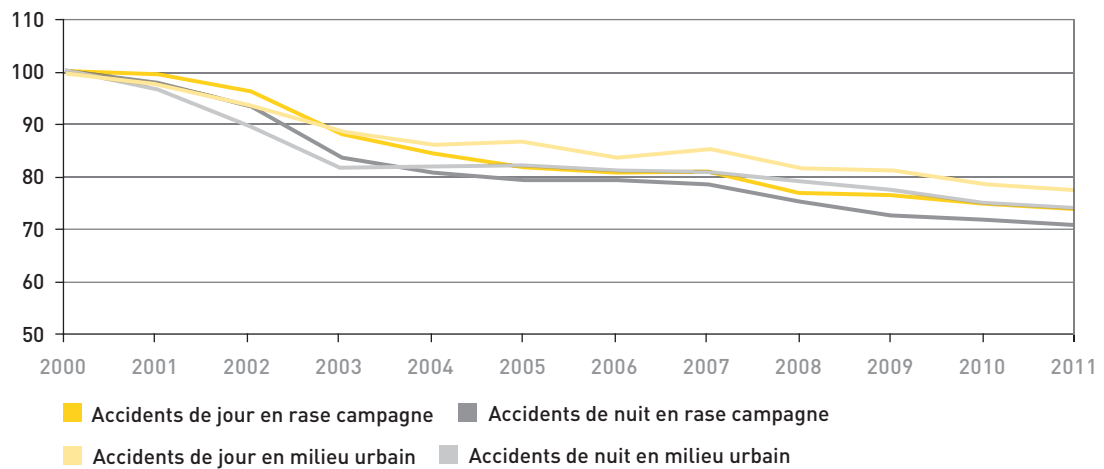
| Année          | Jour                |                 |                      | Nuit                |                 |                      | Total               |                 |                      |
|----------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|
|                | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés hospitalisés |
| 2000           | 55 152              | 1 158           | ND                   | 25 577              | 1 127           | ND                   | 80 729              | 2 284           | ND                   |
| 2001           | 53 031              | 1 107           | ND                   | 24 227              | 1 195           | ND                   | 77 258              | 2 303           | ND                   |
| 2002           | 48 211              | 1 078           | ND                   | 20 527              | 1 002           | ND                   | 68 738              | 2 079           | ND                   |
| 2003           | 43 436              | 958             | ND                   | 16 752              | 728             | ND                   | 60 188              | 1 686           | ND                   |
| 2004           | 41 022              | 854             | ND                   | 16 803              | 697             | ND                   | 57 825              | 1 551           | ND                   |
| 2005           | 41 532              | 922             | 15 247               | 17 148              | 742             | 7 654                | 58 680              | 1 664           | 22 901               |
| 2006           | 38 543              | 739             | 14 101               | 16 443              | 607             | 7 207                | 54 986              | 1 346           | 21 308               |
| 2007           | 39 546              | 759             | 13 560               | 16 508              | 600             | 6 732                | 56 054              | 1 359           | 20 292               |
| 2008           | 36 389              | 700             | 12 197               | 15 687              | 535             | 6 185                | 52 076              | 1 235           | 18 382               |
| 2009           | 35 971              | 684             | 11 700               | 14 913              | 568             | 5 762                | 50 884              | 1 252           | 17 462               |
| 2010           | 33 156              | 642             | 10 781               | 13 703              | 491             | 5 016                | 46 859              | 1 133           | 15 797               |
| 2011           | 32 097              | 611             | 10 240               | 13 281              | 485             | 5 283                | 45 378              | 1 096           | 15 523               |
| Var. 2011/2010 | -3,2 %              | -4,8 %          | -5 %                 | -3,1 %              | -1,2 %          | 5,3 %                | -3,2 %              | -3,3 %          | -1,7 %               |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

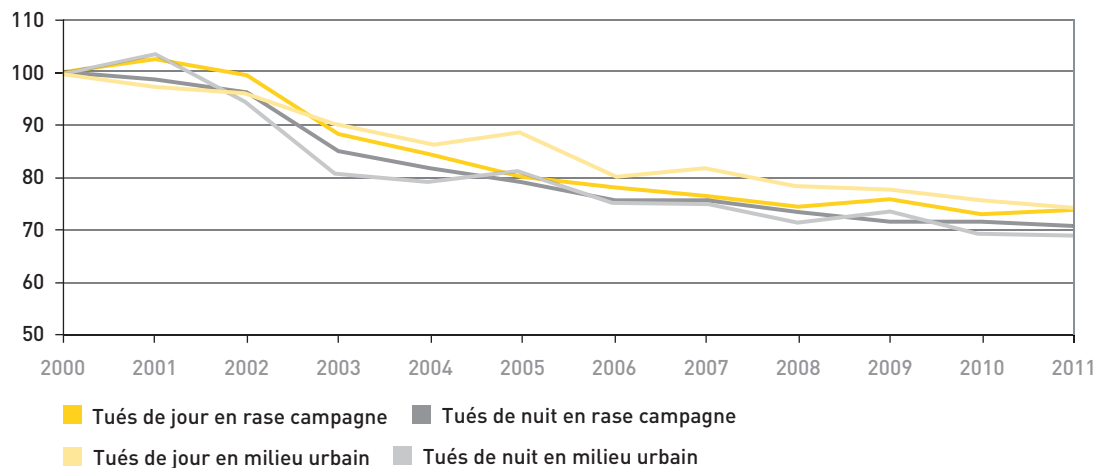
Depuis 2000, les baisses les plus conséquentes concernent la mortalité de nuit en milieu urbain et en rase campagne (respectivement - 57 % et - 55 %). À l'opposé, les accidents corporels de jour en milieu urbain ont le moins diminué (- 42 %).

En 2011, par rapport à 2010, les accidents et la mortalité de nuit sont en baisse pour chacun des deux milieux. La mortalité de jour est en hausse en rase campagne (+ 3 %, soit + 47 tués) alors qu'elle baisse en milieu urbain (- 4,8 %, soit - 31 tués).

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN SELON LA LUMINOSITÉ (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN SELON LA LUMINOSITÉ (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

*L'accidentalité selon les mois, jours et heures : rase campagne versus milieu urbain*

En rase campagne, les accidents et la mortalité selon les mois sont caractérisés par des profils structurés de manière équivalente sur la période 2000-2011. Globalement, ils augmentent de mars à juillet (en moyenne mensuelle : 9,9 % de accidents et 10,4 % des tués). Ils sont stables d'août à octobre, puis diminuent de novembre à février.

Les minimums se situent en février (en moyenne, 6,6 % pour les accidents et les personnes tués), soit un écart de 50 % en comparaison de juillet (mois maximum avec en moyenne 9,9 % pour les accidents et 10 % pour les personnes tuées).

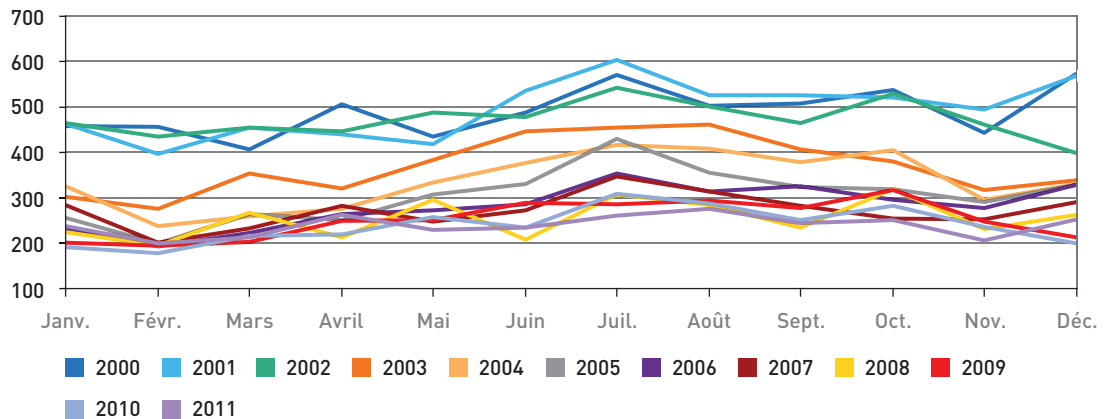
En 2011, par rapport à 2010, décembre connaît la plus forte hausse (+ 25 % pour les accidents et + 27 % pour la mortalité). On rappellera que les conditions très hivernales de décembre 2010 avaient provoqué des contractions de trafic favorables à la sécurité routière. Par ailleurs, janvier et avril connaissent de fortes augmentations de la mortalité (respectivement + 24 % et + 20 %). À l'opposé, la mortalité est en baisse en juillet 2011 (- 48 tués).

**ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LE MOIS**

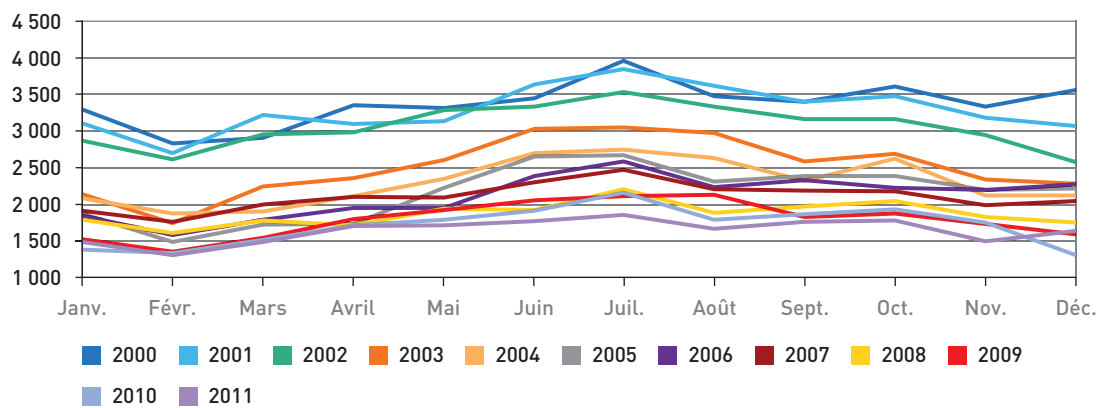
| Année          |                     | Janv.  | Févr.   | Mars    | Avril   | Mai      | Juin    | Juil.    | Août    | Sept.   | Oct.     | Nov.     | Déc.   |
|----------------|---------------------|--------|---------|---------|---------|----------|---------|----------|---------|---------|----------|----------|--------|
| 2000           | Accidents corporels | 3 293  | 2 834   | 2 907   | 3 357   | 3 318    | 3 445   | 3 964    | 3 471   | 3 400   | 3 612    | 3 333    | 3 560  |
|                | Personnes tuées     | 458    | 456     | 407     | 506     | 434      | 489     | 571      | 503     | 508     | 538      | 443      | 574    |
| 2001           | Accidents corporels | 3 106  | 2 702   | 3 224   | 3 095   | 3 137    | 3 638   | 3 845    | 3 620   | 3 402   | 3 474    | 3 178    | 3 066  |
|                | Personnes tuées     | 463    | 397     | 454     | 440     | 419      | 537     | 604      | 526     | 526     | 521      | 494      | 570    |
| 2002           | Accidents corporels | 2 864  | 2 615   | 2 953   | 2 979   | 3 283    | 3 330   | 3 537    | 3 336   | 3 159   | 3 161    | 2 944    | 2 571  |
|                | Personnes tuées     | 465    | 435     | 455     | 447     | 487      | 478     | 542      | 501     | 464     | 529      | 461      | 398    |
| 2003           | Accidents corporels | 2 138  | 1 740   | 2 245   | 2 360   | 2 606    | 3 028   | 3 051    | 2 972   | 2 580   | 2 692    | 2 335    | 2 285  |
|                | Personnes tuées     | 303    | 276     | 354     | 321     | 383      | 446     | 454      | 462     | 407     | 379      | 317      | 339    |
| 2004           | Accidents corporels | 2 083  | 1 877   | 1 900   | 2 106   | 2 348    | 2 694   | 2 746    | 2 630   | 2 322   | 2 620    | 2 116    | 2 123  |
|                | Personnes tuées     | 325    | 237     | 260     | 276     | 334      | 376     | 416      | 408     | 378     | 405      | 296      | 330    |
| 2005           | Accidents corporels | 1 868  | 1 485   | 1 721   | 1 729   | 2 225    | 2 650   | 2 673    | 2 311   | 2 381   | 2 387    | 2 197    | 2 218  |
|                | Personnes tuées     | 255    | 200     | 264     | 250     | 308      | 331     | 430      | 356     | 323     | 319      | 290      | 328    |
| 2006           | Accidents corporels | 1 846  | 1 576   | 1 787   | 1 949   | 1 953    | 2 386   | 2 580    | 2 231   | 2 325   | 2 220    | 2 198    | 2 272  |
|                | Personnes tuées     | 233    | 192     | 222     | 264     | 272      | 286     | 354      | 313     | 325     | 296      | 278      | 328    |
| 2007           | Accidents corporels | 1 908  | 1 762   | 1 993   | 2 101   | 2 091    | 2 298   | 2 471    | 2 209   | 2 186   | 2 176    | 1 983    | 2 040  |
|                | Personnes tuées     | 284    | 201     | 233     | 283     | 247      | 273     | 347      | 314     | 282     | 254      | 253      | 290    |
| 2008           | Accidents corporels | 1 784  | 1 610   | 1 777   | 1 708   | 1 939    | 1 919   | 2 204    | 1 885   | 1 967   | 2 044    | 1 828    | 1 746  |
|                | Personnes tuées     | 224    | 195     | 268     | 212     | 296      | 208     | 307      | 284     | 234     | 318      | 231      | 263    |
| 2009           | Accidents corporels | 1 522  | 1 348   | 1 536   | 1 796   | 1 923    | 2 051   | 2 112    | 2 124   | 1 823   | 1 873    | 1 733    | 1 590  |
|                | Personnes tuées     | 201    | 195     | 202     | 249     | 250      | 289     | 285      | 294     | 278     | 317      | 248      | 213    |
| 2010           | Accidents corporels | 1 384  | 1 328   | 1 515   | 1 715   | 1 787    | 1 910   | 2 153    | 1 788   | 1 866   | 1 927    | 1 751    | 1 305  |
|                | Personnes tuées     | 191    | 178     | 216     | 219     | 257      | 234     | 309      | 287     | 250     | 283      | 236      | 199    |
| 2011           | Accidents corporels | 1 483  | 1 307   | 1 487   | 1 704   | 1 714    | 1 767   | 1 857    | 1 663   | 1 755   | 1 776    | 1 496    | 1 637  |
|                | Personnes tuées     | 237    | 199     | 213     | 263     | 229      | 234     | 261      | 276     | 245     | 251      | 206      | 253    |
| Moy. 2000-2011 | Accidents corporels | 2 107  | 1 849   | 2 087   | 2 217   | 2 360    | 2 593   | 2 766    | 2 520   | 2 431   | 2 497    | 2 258    | 2 201  |
|                | Personnes tuées     | 303    | 263     | 296     | 311     | 326      | 348     | 407      | 377     | 352     | 368      | 313      | 340    |
| % par mois     | Accidents corporels | 7,6 %  | 6,6 %   | 7,5 %   | 7,9 %   | 8,5 %    | 9,3 %   | 9,9 %    | 9 %     | 8,7 %   | 9 %      | 8,1 %    | 7,9 %  |
|                | Personnes tuées     | 7,6 %  | 6,6 %   | 7,4 %   | 7,8 %   | 8,2 %    | 8,7 %   | 10,2 %   | 9,4 %   | 8,8 %   | 9,2 %    | 7,8 %    | 8,5 %  |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | 7,2 %  | - 1,6 % | - 1,8 % | - 0,6 % | - 4,1 %  | - 7,5 % | - 13,7 % | - 7 %   | - 5,9 % | - 7,8 %  | - 14,6 % | 25,4 % |
|                | Personnes tuées     | 24,1 % | 11,8 %  | - 1,4 % | 20,1 %  | - 10,9 % | 0 %     | - 15,5 % | - 3,8 % | - 2 %   | - 11,3 % | - 12,7 % | 27,1 % |

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS EN RASE CAMPAGNE SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Concernant le milieu urbain, les mouvements mensuels sont assez comparables à la rase campagne, mais avec des amplitudes moindres. Le mois d'août, mois des vacances où les agglomérations sont désertées, est au plus bas (en moyenne sur 2000–2011 : 6,9 % des accidents corporels et 7,9 % de la mortalité urbaine).

Pour les accidents corporels, l'écart entre les deux mois extrêmes est de 2,7 points (en moyenne, 6,9 % en août contre 9,6 % en octobre). Pour les tués, février comptabilise le plus faible nombre de personnes tuées (7,3 %) et juillet ou octobre le plus grand (9,2 %).

En 2011, par rapport à 2000, en dehors de décembre (+ 22 %), les variations des accidents sont limitées.

Celles de la mortalité sont très marquées en avril (+ 26 %, soit + 20 tués) et en juillet (– 35 %, soit – 51 tués).

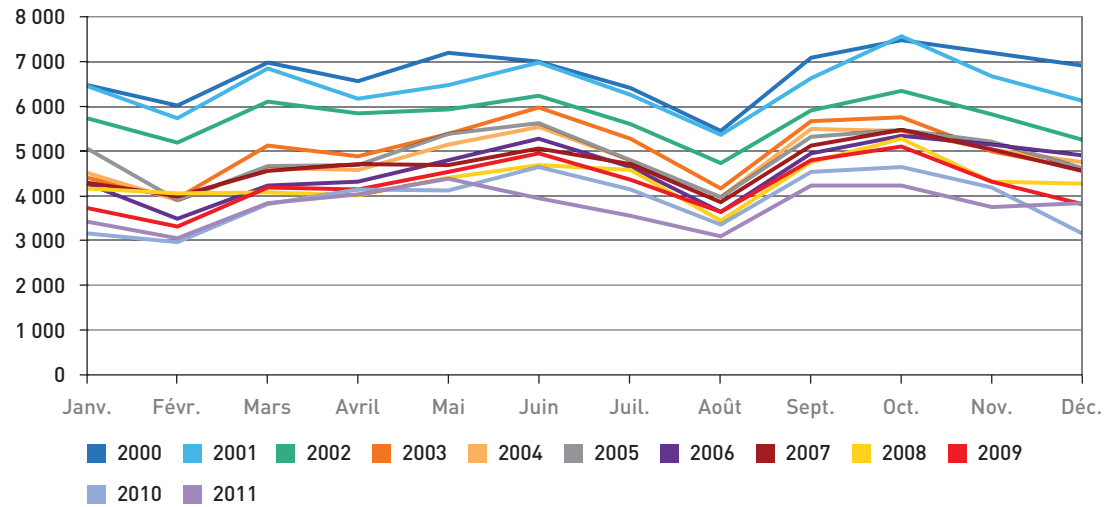
## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN SELON LE MOIS

| Année          |                     | Janv. | Févr.  | Mars  | Avril  | Mai    | Juin    | Juil.   | Août   | Sept.  | Oct.   | Nov.    | Déc.    |
|----------------|---------------------|-------|--------|-------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| 2000           | Accidents corporels | 6 474 | 6 024  | 6 978 | 6 553  | 7 193  | 6 988   | 6 415   | 5 452  | 7 081  | 7 481  | 7 190   | 6 900   |
|                | Personnes tuées     | 176   | 174    | 195   | 203    | 202    | 201     | 196     | 155    | 173    | 210    | 203     | 197     |
| 2001           | Accidents corporels | 6 463 | 5 733  | 6 841 | 6 174  | 6 464  | 6 973   | 6 252   | 5 366  | 6 631  | 7 562  | 6 679   | 6 120   |
|                | Personnes tuées     | 174   | 157    | 183   | 180    | 172    | 216     | 201     | 162    | 198    | 226    | 196     | 238     |
| 2002           | Accidents corporels | 5 736 | 5 189  | 6 112 | 5 852  | 5 936  | 6 241   | 5 604   | 4 731  | 5 918  | 6 346  | 5 827   | 5 246   |
|                | Personnes tuées     | 168   | 172    | 189   | 169    | 167    | 197     | 165     | 176    | 179    | 183    | 151     | 165     |
| 2003           | Accidents corporels | 4 405 | 3 954  | 5 115 | 4 878  | 5 389  | 5 976   | 5 268   | 4 174  | 5 671  | 5 760  | 4 997   | 4 601   |
|                | Personnes tuées     | 118   | 112    | 126   | 121    | 172    | 143     | 155     | 137    | 145    | 166    | 130     | 160     |
| 2004           | Accidents corporels | 4 511 | 3 904  | 4 626 | 4 586  | 5 154  | 5 536   | 4 804   | 3 962  | 5 491  | 5 453  | 5 039   | 4 759   |
|                | Personnes tuées     | 107   | 117    | 113   | 118    | 167    | 95      | 150     | 130    | 149    | 135    | 133     | 139     |
| 2005           | Accidents corporels | 5 054 | 3 902  | 4 661 | 4 681  | 5 379  | 5 623   | 4 799   | 3 974  | 5 313  | 5 464  | 5 209   | 4 621   |
|                | Personnes tuées     | 150   | 145    | 132   | 120    | 142    | 149     | 178     | 122    | 118    | 153    | 123     | 132     |
| 2006           | Accidents corporels | 4 268 | 3 490  | 4 225 | 4 310  | 4 786  | 5 268   | 4 647   | 3 643  | 4 945  | 5 344  | 5 152   | 4 908   |
|                | Personnes tuées     | 113   | 74     | 92    | 105    | 110    | 106     | 117     | 107    | 100    | 143    | 127     | 152     |
| 2007           | Accidents corporels | 4 299 | 3 979  | 4 564 | 4 717  | 4 685  | 5 051   | 4 718   | 3 856  | 5 123  | 5 470  | 5 040   | 4 552   |
|                | Personnes tuées     | 111   | 85     | 85    | 128    | 99     | 112     | 131     | 85     | 146    | 114    | 143     | 120     |
| 2008           | Accidents corporels | 4 174 | 4 045  | 4 086 | 4 016  | 4 407  | 4 691   | 4 569   | 3 455  | 4 757  | 5 285  | 4 325   | 4 266   |
|                | Personnes tuées     | 103   | 97     | 94    | 100    | 103    | 98      | 109     | 108    | 100    | 122    | 102     | 99      |
| 2009           | Accidents corporels | 3 725 | 3 316  | 4 178 | 4 151  | 4 538  | 4 957   | 4 366   | 3 634  | 4 788  | 5 111  | 4 310   | 3 810   |
|                | Personnes tuées     | 87    | 104    | 92    | 78     | 136    | 114     | 111     | 118    | 106    | 112    | 101     | 93      |
| 2010           | Accidents corporels | 3 161 | 2 971  | 3 811 | 4 151  | 4 117  | 4 636   | 4 135   | 3 359  | 4 542  | 4 643  | 4 178   | 3 155   |
|                | Personnes tuées     | 82    | 76     | 84    | 77     | 79     | 95      | 144     | 96     | 107    | 94     | 103     | 96      |
| 2011           | Accidents corporels | 3 429 | 3 050  | 3 846 | 4 040  | 4 384  | 3 955   | 3 558   | 3 085  | 4 221  | 4 219  | 3 757   | 3 834   |
|                | Personnes tuées     | 87    | 70     | 88    | 97     | 93     | 102     | 93      | 94     | 102    | 100    | 90      | 80      |
| Moy. 2000-2011 | Accidents corporels | 4 642 | 4 130  | 4 920 | 4 842  | 5 203  | 5 491   | 4 928   | 4 058  | 5 373  | 5 678  | 5 142   | 4 731   |
|                | Personnes tuées     | 123   | 115    | 123   | 125    | 137    | 136     | 146     | 124    | 135    | 146    | 133     | 139     |
| % par mois     | Accidents corporels | 7,8 % | 7 %    | 8,3 % | 8,2 %  | 8,8 %  | 9,3 %   | 8,3 %   | 6,9 %  | 9,1 %  | 9,6 %  | 8,7 %   | 8 %     |
|                | Personnes tuées     | 7,8 % | 7,3 %  | 7,8 % | 7,9 %  | 8,6 %  | 8,6 %   | 9,2 %   | 7,9 %  | 8,5 %  | 9,2 %  | 8,4 %   | 8,8 %   |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | 8,5 % | 2,7 %  | 0,9 % | -2,7 % | 6,5 %  | -14,7 % | -14 %   | -8,2 % | -7,1 % | -9,1 % | -10,1 % | 21,5 %  |
|                | Personnes tuées     | 6,1 % | -7,9 % | 4,8 % | 26 %   | 17,7 % | 7,4 %   | -35,4 % | -2,1 % | -4,7 % | 6,4 %  | -12,6 % | -16,7 % |

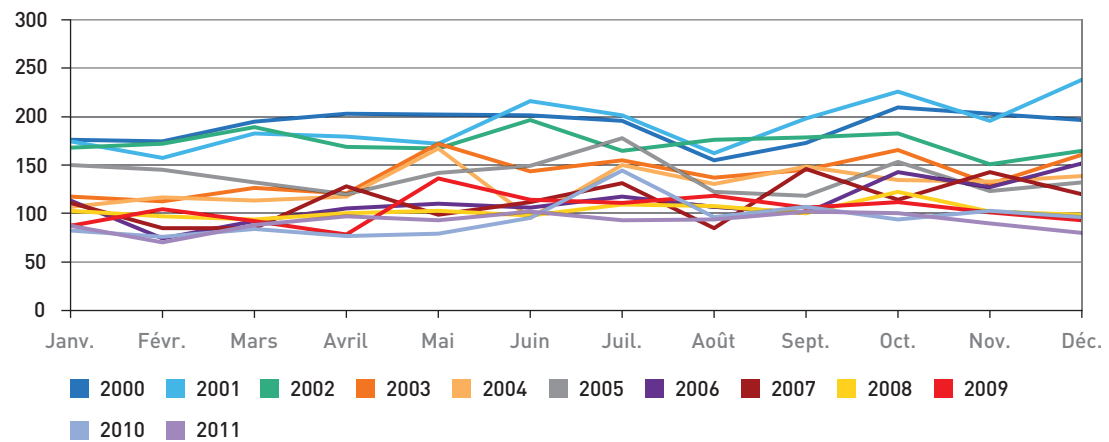
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



↓ BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTILITÉ EN MILIEU URBAIN SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En rase campagne, les accidents et les tués ont la même tendance haussière en fin de semaine (+ 22 % concernant la moyenne des vendredis, samedis et dimanches comparée aux autres jours de la semaine pour les accidents corporels et + 40 % de personnes tuées par jour).

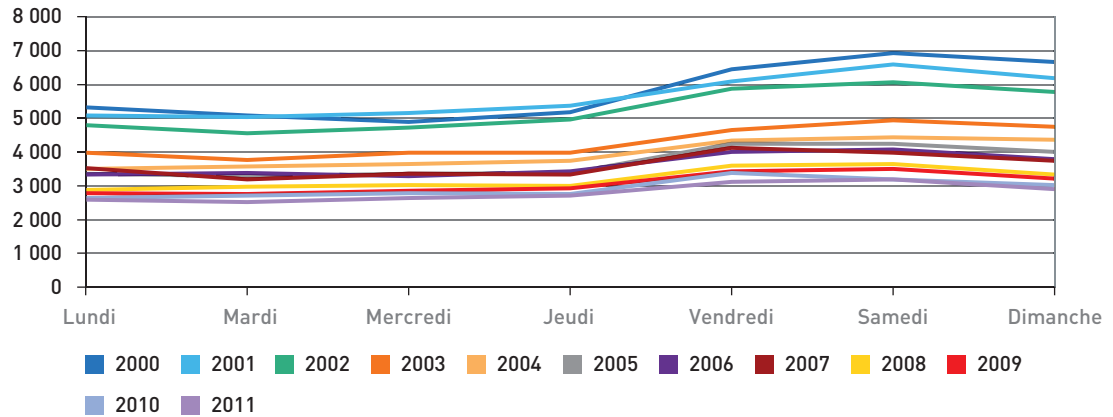
C'est le samedi qui concentre le plus grand nombre d'accidents et de tués en rase campagne (en moyenne de 2000 à 2011 : 16 % pour les accidents et 18 % pour les tués). Les variations observées en 2011 en comparaison de 2010 ne modifient pas ces distributions journalières.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LE JOUR

| Année          |                     | Lundi   | Mardi   | Mercredi | Jeudi   | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|----------------|---------------------|---------|---------|----------|---------|----------|--------|----------|
| 2000           | Accidents corporels | 5 315   | 5 087   | 4 883    | 5 178   | 6 451    | 6 917  | 6 663    |
|                | Personnes tuées     | 768     | 692     | 659      | 712     | 892      | 1 075  | 1 089    |
| 2001           | Accidents corporels | 5 071   | 5 018   | 5 161    | 5 375   | 6 092    | 6 589  | 6 181    |
|                | Personnes tuées     | 741     | 685     | 722      | 738     | 961      | 1 053  | 1 051    |
| 2002           | Accidents corporels | 4 787   | 4 555   | 4 730    | 4 968   | 5 876    | 6 053  | 5 763    |
|                | Personnes tuées     | 686     | 676     | 701      | 727     | 883      | 976    | 1 013    |
| 2003           | Accidents corporels | 3 980   | 3 760   | 3 983    | 3 974   | 4 641    | 4 942  | 4 752    |
|                | Personnes tuées     | 573     | 508     | 524      | 530     | 695      | 787    | 824      |
| 2004           | Accidents corporels | 3 502   | 3 570   | 3 634    | 3 727   | 4 329    | 4 432  | 4 371    |
|                | Personnes tuées     | 480     | 475     | 496      | 505     | 604      | 793    | 690      |
| 2005           | Accidents corporels | 3 342   | 3 279   | 3 364    | 3 367   | 4 249    | 4 239  | 4 005    |
|                | Personnes tuées     | 435     | 422     | 468      | 452     | 575      | 683    | 619      |
| 2006           | Accidents corporels | 3 339   | 3 375   | 3 293    | 3 435   | 4 011    | 4 074  | 3 796    |
|                | Personnes tuées     | 402     | 410     | 393      | 435     | 528      | 587    | 608      |
| 2007           | Accidents corporels | 3 512   | 3 197   | 3 364    | 3 320   | 4 117    | 3 967  | 3 741    |
|                | Personnes tuées     | 434     | 377     | 394      | 380     | 532      | 560    | 584      |
| 2008           | Accidents corporels | 2 882   | 2 977   | 3 014    | 2 988   | 3 583    | 3 645  | 3 322    |
|                | Personnes tuées     | 349     | 385     | 357      | 397     | 452      | 571    | 529      |
| 2009           | Accidents corporels | 2 785   | 2 743   | 2 844    | 2 933   | 3 431    | 3 497  | 3 198    |
|                | Personnes tuées     | 388     | 355     | 361      | 374     | 429      | 589    | 525      |
| 2010           | Accidents corporels | 2 642   | 2 695   | 2 776    | 2 748   | 3 384    | 3 176  | 3 008    |
|                | Personnes tuées     | 350     | 344     | 339      | 372     | 488      | 482    | 484      |
| 2011           | Accidents corporels | 2 580   | 2 514   | 2 640    | 2 713   | 3 102    | 3 188  | 2 909    |
|                | Personnes tuées     | 385     | 321     | 376      | 356     | 440      | 497    | 492      |
| Moy. 2000-2011 | Accidents corporels | 3 645   | 3 564   | 3 641    | 3 727   | 4 439    | 4 560  | 4 309    |
|                | Personnes tuées     | 499     | 471     | 482      | 498     | 623      | 721    | 709      |
| % par mois     | Accidents corporels | 10,1 %  | 9,9 %   | 10,1 %   | 10,4 %  | 12,3 %   | 12,7 % | 12 %     |
|                | Personnes tuées     | 9,6 %   | 9,1 %   | 9,3 %    | 9,6 %   | 12 %     | 13,9 % | 13,7 %   |
| Var. 2011/2010 | Accidents corporels | - 2,3 % | - 6,7 % | - 4,9 %  | - 1,3 % | - 8,3 %  | 0,4%   | - 3,3 %  |
|                | Personnes tuées     | 10 %    | - 6,7 % | 10,9 %   | - 4,3 % | - 9,8%   | 3,1 %  | 1,7 %    |

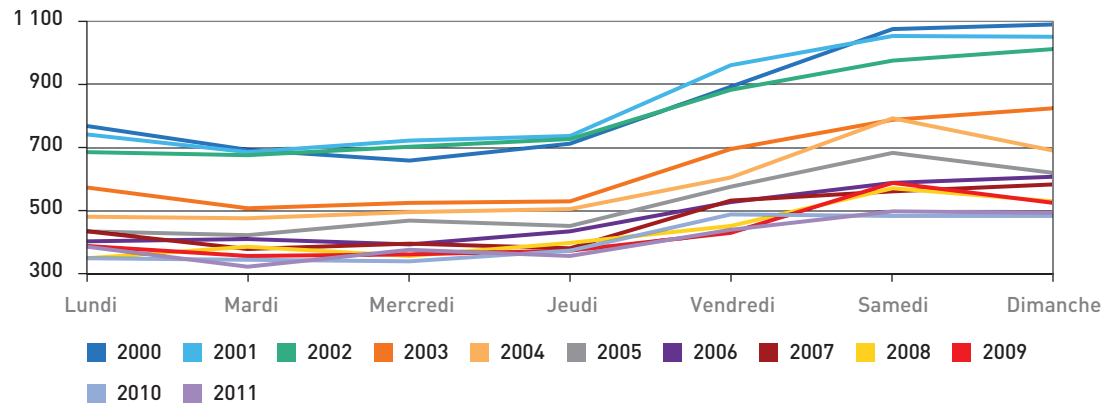
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS EN RASE CAMPAGNE SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LES JOURS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



Pour le milieu urbain, le vendredi concentre le plus grand nombre d'accidents corporels (17 % en moyenne de 2000 à 2011). Les accidents chutent le samedi (14 %) et le dimanche (10 %), ce dernier enregistrant le plus faible nombre d'accidents.

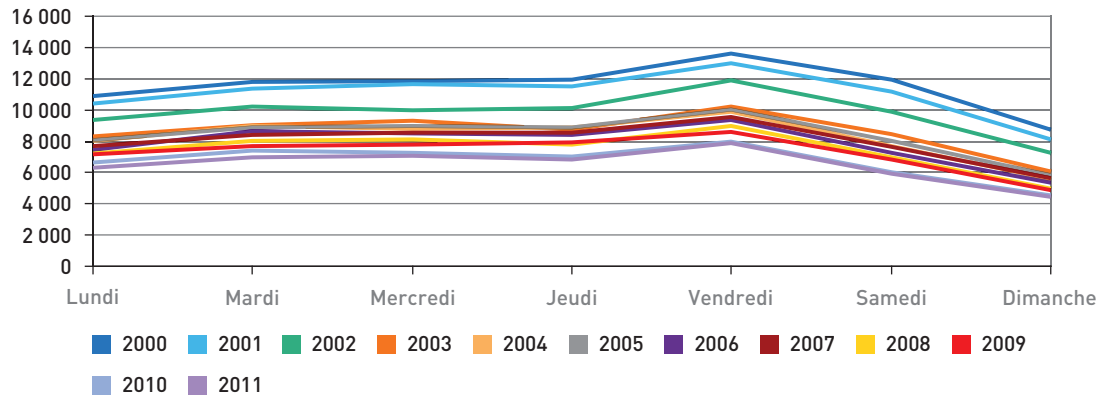
Pour les tués, le pic de fin de semaine est identique à celui de la rase campagne : la part de la mortalité atteint 17 % le samedi et celle des vendredis et dimanches 16 % chacun.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN SELON LE JOUR

| Année                 |                     | Lundi          | Mardi           | Mercredi      | Jeudi           | Vendredi       | Samedi         | Dimanche       |
|-----------------------|---------------------|----------------|-----------------|---------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| 2000                  | Accidents corporels | 10 905         | 11 792          | 11 832        | 11 946          | 13 612         | 11 923         | 8 719          |
|                       | Personnes tuées     | 277            | 297             | 273           | 272             | 347            | 436            | 383            |
| 2001                  | Accidents corporels | 10 427         | 11 372          | 11 655        | 11 507          | 13 013         | 11 175         | 8 109          |
|                       | Personnes tuées     | 264            | 304             | 274           | 274             | 396            | 391            | 401            |
| 2002                  | Accidents corporels | 9 356          | 10 209          | 9 986         | 10 142          | 11 903         | 9 894          | 7 248          |
|                       | Personnes tuées     | 236            | 270             | 260           | 252             | 356            | 368            | 337            |
| 2003                  | Accidents corporels | 8 321          | 9 047           | 9 337         | 8 762           | 10 220         | 8 442          | 6 059          |
|                       | Personnes tuées     | 224            | 232             | 247           | 224             | 255            | 268            | 234            |
| 2004                  | Accidents corporels | 8 043          | 8 976           | 8 789         | 8 889           | 9 867          | 7 666          | 5 595          |
|                       | Personnes tuées     | 217            | 183             | 198           | 214             | 253            | 260            | 227            |
| 2005                  | Accidents corporels | 8 058          | 8 904           | 8 993         | 8 884           | 10 023         | 8 010          | 5 808          |
|                       | Personnes tuées     | 207            | 198             | 238           | 204             | 284            | 256            | 277            |
| 2006                  | Accidents corporels | 7 474          | 8 643           | 8 513         | 8 391           | 9 352          | 7 241          | 5 372          |
|                       | Personnes tuées     | 158            | 168             | 198           | 173             | 208            | 220            | 221            |
| 2007                  | Accidents corporels | 7 709          | 8 420           | 8 553         | 8 564           | 9 549          | 7 635          | 5 624          |
|                       | Personnes tuées     | 151            | 155             | 159           | 219             | 215            | 247            | 213            |
| 2008                  | Accidents corporels | 7 219          | 8 015           | 8 096         | 7 799           | 8 977          | 6 986          | 4 984          |
|                       | Personnes tuées     | 142            | 165             | 176           | 147             | 217            | 205            | 183            |
| 2009                  | Accidents corporels | 7 172          | 7 694           | 7 799         | 7 937           | 8 589          | 6 845          | 4 848          |
|                       | Personnes tuées     | 141            | 183             | 164           | 181             | 190            | 212            | 181            |
| 2010                  | Accidents corporels | 6 642          | 7 425           | 7 279         | 7 000           | 7 982          | 6 012          | 4 519          |
|                       | Personnes tuées     | 136            | 163             | 148           | 156             | 183            | 175            | 172            |
| 2011                  | Accidents corporels | 6 295          | 6 990           | 7 064         | 6 845           | 7 862          | 5 899          | 4 423          |
|                       | Personnes tuées     | 132            | 141             | 153           | 138             | 169            | 191            | 172            |
| <b>Moy. 2000-2011</b> | Accidents corporels | <b>8 135</b>   | <b>8 957</b>    | <b>8 991</b>  | <b>8 889</b>    | <b>10 079</b>  | <b>8 144</b>   | <b>5 942</b>   |
|                       | Personnes tuées     | <b>190</b>     | <b>205</b>      | <b>207</b>    | <b>204</b>      | <b>256</b>     | <b>269</b>     | <b>250</b>     |
| <b>% par mois</b>     | Accidents corporels | <b>13,8 %</b>  | <b>15,1 %</b>   | <b>15,2 %</b> | <b>15 %</b>     | <b>17 %</b>    | <b>13,8 %</b>  | <b>10 %</b>    |
|                       | Personnes tuées     | <b>12 %</b>    | <b>13 %</b>     | <b>13,1 %</b> | <b>12,9 %</b>   | <b>16,2 %</b>  | <b>17 %</b>    | <b>15,8 %</b>  |
| <b>Var. 2011/2010</b> | Accidents corporels | <b>- 5,2 %</b> | <b>- 5,9 %</b>  | <b>- 3 %</b>  | <b>- 2,2 %</b>  | <b>- 1,5 %</b> | <b>- 1,9 %</b> | <b>- 2,1 %</b> |
|                       | Personnes tuées     | <b>- 2,9 %</b> | <b>- 13,5 %</b> | <b>3,4 %</b>  | <b>- 11,5 %</b> | <b>- 7,7 %</b> | <b>9,1 %</b>   | <b>0 %</b>     |

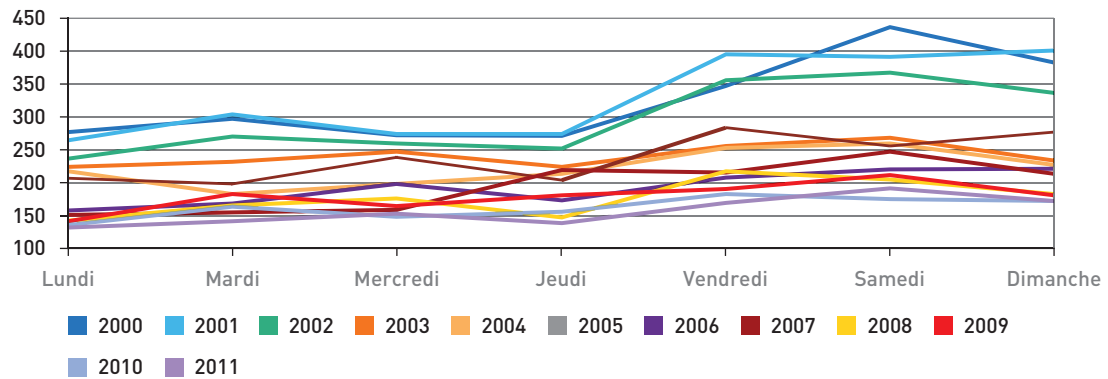
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS EN MILIEU URBAIN SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN MILIEU URBAIN SELON LES JOURS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.



*L'alcoolémie des conducteurs dans les accidents : comparaison entre rase campagne et milieu urbain*

En 2011, 46 % des accidents corporels et 73 % des accidents mortels impliquant au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal se sont produits en rase campagne (30 % pour l'ensemble des accidents corporels en rase campagne et 71 % pour l'ensemble des accidents mortels en rase campagne).

En 2011, la part des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels en milieu urbain est d'environ 4 points inférieure à la rase campagne (31 % en rase campagne et 27 % en milieu urbain).

Dans les accidents corporels, la part de positivité à l'alcool des conducteurs en rase campagne est près du double de celle du milieu urbain (respectivement 15 % et 8,9 %).

Depuis 2000, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est stable, voire en baisse, tant en rase campagne (31 % en 2000 comme en 2011) qu'en milieu urbain (28 % en 2000 et 29 % en 2011). Dans les accidents corporels, la part de positivité à l'alcool des conducteurs s'accroît (+ 2,3 points en rase campagne, + 0,4 point en milieu urbain). Toutefois, le nombre d'accidents corporels avec un taux d'alcool positif a baissé de - 42 % en rase campagne et de - 44 % en milieu urbain (- 33 % pour les accidents mortels en rase campagne et - 40 % en milieu urbain).

En 2011, par rapport à 2010, la part de positivité à l'alcool des conducteurs des accidents corporels en rase campagne est en hausse (+ 4,1 %).

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

| Année             |                     | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|-------------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000              | Accidents corporels | 40 494                          | 34 657                      | 85,6                                    | 4 546                                | 13,1                                      |
|                   | Accidents mortels   | 4 779                           | 3 039                       | 63,6                                    | 959                                  | 31,6                                      |
| 2001              | Accidents corporels | 39 487                          | 33 345                      | 84,4                                    | 4 337                                | 13  |
|                   | Accidents mortels   | 4 898                           | 2 940                       | 60                                      | 935                                  | 31,8                                      |
| 2002              | Accidents corporels | 36 732                          | 30 823                      | 83,9                                    | 4 154                                | 13,5                                      |
|                   | Accidents mortels   | 4 707                           | 2 733                       | 58,1                                    | 818                                  | 29,9                                      |
| 2003              | Accidents corporels | 30 032                          | 25 004                      | 83,3                                    | 3 197                                | 12,8                                      |
|                   | Accidents mortels   | 3 672                           | 2 034                       | 55,4                                    | 646                                  | 31,8                                      |
| 2004              | Accidents corporels | 27 565                          | 21 567                      | 78,2                                    | 2 736                                | 12,7                                      |
|                   | Accidents mortels   | 3 380                           | 1 863                       | 55,1                                    | 606                                  | 32,5                                      |
| 2005              | Accidents corporels | 25 845                          | 22 778                      | 88,1                                    | 3 126                                | 13,7                                      |
|                   | Accidents mortels   | 3 288                           | 2 883                       | 87,7                                    | 819                                  | 28,4                                      |
| 2006              | Accidents corporels | 25 323                          | 22 132                      | 87,4                                    | 3 232                                | 14,6                                      |
|                   | Accidents mortels   | 3 037                           | 2 279                       | 75                                      | 666                                  | 29,2                                      |
| 2007              | Accidents corporels | 25 218                          | 22 039                      | 87,4                                    | 3 100                                | 14,1                                      |
|                   | Accidents mortels   | 2 960                           | 2 217                       | 74,9                                    | 667                                  | 30,1                                      |
| 2008              | Accidents corporels | 22 411                          | 19 504                      | 87                                      | 2 657                                | 13,6                                      |
|                   | Accidents mortels   | 2 743                           | 2 085                       | 76                                      | 602                                  | 28,9                                      |
| 2009              | Accidents corporels | 21 431                          | 18 768                      | 87,6                                    | 2 739                                | 14,6                                      |
|                   | Accidents mortels   | 2 753                           | 2 159                       | 78,4                                    | 638                                  | 29,6                                      |
| 2010              | Accidents corporels | 20 429                          | 17 770                      | 87                                      | 2 630                                | 14,8                                      |
|                   | Accidents mortels   | 2 617                           | 2 029                       | 77                                      | 642                                  | 31,6                                      |
| 2011              | Accidents corporels | 19 646                          | 17 245                      | 87,8                                    | 2 657                                | 15,4                                      |
|                   | Accidents mortels   | 2 603                           | 2 044                       | 78,5                                    | 643                                  | 31,5                                      |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | - 3,8 %                         | - 3 %                       | 0,9                                     | 1 %                                  | 4,1                                       |
|                   | Accidents mortels   | - 0,5 %                         | 0,7 %                       | 1,3                                     | 0,2 %                                | - 0,6                                     |

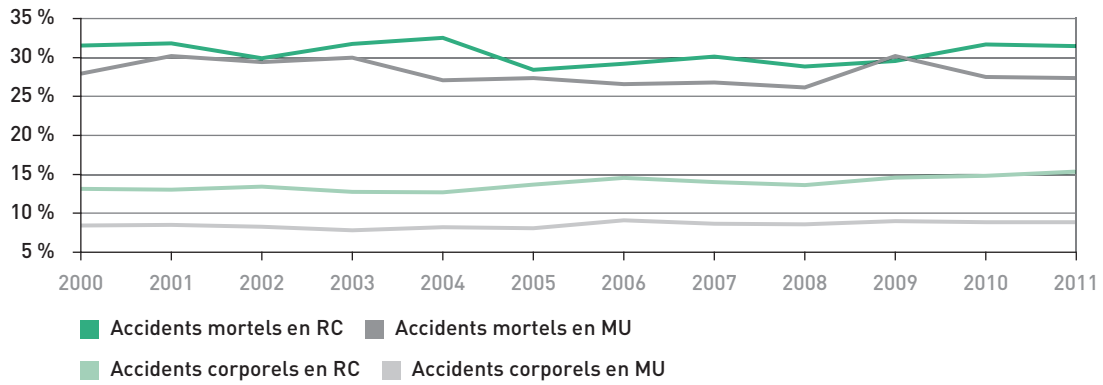
Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

| Année             |                     | Total des conducteurs impliqués | Dont au taux d'alcool connu | % de conducteurs au taux d'alcool connu | Conducteurs au taux d'alcool positif | % de conducteurs au taux d'alcool positif |
|-------------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------------|---|
| 2000              | Accidents corporels | 80 729                          | 64 622                      | 80                                      | 5 461                                | 8,5                                       |
|                   | Accidents mortels   | 2 032                           | 1 369                       | 67,4                                    | 382                                  | 27,9                                      |
| 2001              | Accidents corporels | 77 258                          | 61 960                      | 80,2                                    | 5 309                                | 8,6                                       |
|                   | Accidents mortels   | 2 022                           | 1 370                       | 67,8                                    | 414                                  | 30,2                                      |
| 2002              | Accidents corporels | 68 738                          | 53 476                      | 77,8                                    | 4 441                                | 8,3                                       |
|                   | Accidents mortels   | 1 842                           | 1 153                       | 62,6                                    | 339                                  | 29,4                                      |
| 2003              | Accidents corporels | 60 188                          | 45 209                      | 75,1                                    | 3 552                                | 7,9                                       |
|                   | Accidents mortels   | 1 496                           | 945                         | 63,2                                    | 283                                  | 29,9                                      |
| 2004              | Accidents corporels | 57 825                          | 42 528                      | 73,5                                    | 3 497                                | 8,2                                       |
|                   | Accidents mortels   | 1 386                           | 816                         | 58,9                                    | 221                                  | 27,1                                      |
| 2005              | Accidents corporels | 58 680                          | 43 725                      | 74,5                                    | 3 515                                | 8   |
|                   | Accidents mortels   | 1 569                           | 1 404                       | 89,5                                    | 384                                  | 27,4                                      |
| 2006              | Accidents corporels | 54 986                          | 41 767                      | 76                                      | 3 845                                | 9,2                                       |
|                   | Accidents mortels   | 1 289                           | 1 004                       | 77,9                                    | 267                                  | 26,6                                      |
| 2007              | Accidents corporels | 56 054                          | 42 318                      | 75,5                                    | 3 680                                | 8,7                                       |
|                   | Accidents mortels   | 1 305                           | 1 038                       | 79,5                                    | 278                                  | 26,8                                      |
| 2008              | Accidents corporels | 52 076                          | 39 150                      | 75,2                                    | 3 374                                | 8,6                                       |
|                   | Accidents mortels   | 1 190                           | 934                         | 78,5                                    | 244                                  | 26,1                                      |
| 2009              | Accidents corporels | 50 884                          | 39 248                      | 77,1                                    | 3 543                                | 9   |
|                   | Accidents mortels   | 1 203                           | 994                         | 82,6                                    | 300                                  | 30,2                                      |
| 2010              | Accidents corporels | 46 859                          | 36 246                      | 77,4                                    | 3 230                                | 8,9                                       |
|                   | Accidents mortels   | 1 089                           | 880                         | 80,8                                    | 242                                  | 27,5                                      |
| 2011              | Accidents corporels | 45 378                          | 34 502                      | 76                                      | 3 063                                | 8,9                                       |
|                   | Accidents mortels   | 1 044                           | 849                         | 81,3                                    | 232                                  | 27,3                                      |
| Var.<br>2011/2010 | Accidents corporels | - 3,2 %                         | - 4,8 %                     | - 1,7                                   | - 5,2 %                              | - 0,4                                     |
|                   | Accidents mortels   | - 4,1 %                         | - 3,5 %                     | 0,6                                     | - 4,1 %                              | - 0,6                                     |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN





# Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident

## SELON LE TYPE DE COLLISION

Près de 4 personnes tuées sur 10 le sont à la suite d'un accident à un seul véhicule sans piéton (36,7 %). Il s'agit le plus souvent d'une perte de contrôle du véhicule qui se termine en général contre un obstacle rigide en bord de chaussée.

Plus de 4 personnes tuées sur 10 le sont lors d'une collision entre deux véhicules (42,7 %). Il s'agit, pour 21,5 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes, de collisions frontales qui se produisent le plus généralement au cours d'un dépassement.

Les collisions par le côté (essentiellement en carrefour) occasionnent beaucoup d'accidents corporels (28,7 %), mais seulement 14,1 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes. Cette moindre gravité s'explique par des vitesses de choc plus basses que lors d'une collision frontale, l'approche et le franchissement d'un carrefour se faisant à vitesse plus réduite.

Cette répartition selon le type d'accidents peut apparaître assez stable d'une année sur l'autre.

Cependant, il est possible de noter quelques évolutions depuis 2000. La baisse de 52 % du nombre de personnes tuées sur les routes s'est traduite différemment :

- une réduction de 48 % du nombre de personnes tuées lors d'un accident sans tiers ;
- une réduction de 58 % du nombre de personnes tuées lors d'une collision par le côté. Ce résultat peut s'expliquer, d'une part, par la réduction générale des vitesses pratiquées, qui serait plus significative en carrefour et, d'autre part, par la multiplication des carrefours giratoires qui ont le même effet sur les vitesses d'approche et qui offrent un bon niveau de sécurité pour un carrefour à niveau ;
- une réduction de 45 % du nombre de personnes tuées lors d'une collision frontale.

## ↓ ANNÉE 2011 – BILAN SELON LE TYPE DE COLLISION EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

| Types de collision en métropole                  | Accidents corporels |             | Personnes tuées |             |
|--|---------------------|-------------|-----------------|-------------|
|  | Nombre              | %           | Nombre          | %           |
| Un véhicule seul avec piéton(s)                  | 11 622              | 17,9        | 489             | 12,3        |
| Un véhicule seul sans piéton                     | 13 510              | 20,8        | 1 455           | 36,7        |
| <b>Total accidents à un véhicule</b>             | <b>25 132</b>       | <b>38,7</b> | <b>1 944</b>    | <b>49,1</b> |
| Deux véhicules :                                 |                     |             |                 |             |
| – collision frontale                             | 5 939               | 9,1         | 854             | 21,5        |
| – collision par le côté                          | 18 668              | 28,7        | 558             | 14,1        |
| – collision par l'arrière                        | 7 821               | 12          | 207             | 5,2         |
| – autres collisions                              | 3 144               | 4,8         | 72              | 1,8         |
| <b>Total accidents à deux véhicules</b>          | <b>35 572</b>       | <b>54,7</b> | <b>1 691</b>    | <b>42,7</b> |
| Trois véhicules et plus :                        |                     |             |                 |             |
| – collisions en chaîne                           | 1 966               | 3           | 55              | 1,4         |
| – collisions multiples                           | 2 037               | 3,1         | 257             | 6,5         |
| – autres collisions                              | 317                 | 0,5         | 16              | 0,4         |
| <b>Total accidents à trois véhicules et plus</b> | <b>4 320</b>        | <b>6,6</b>  | <b>328</b>      | <b>8,3</b>  |
| <b>Ensemble</b>                                  | <b>65 024</b>       | <b>100</b>  | <b>3 963</b>    | <b>100</b>  |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## AUTRES TYPES D'ACCIDENTS

La fiche BAAC propose d'autres rubriques que la rubrique « type de collision ». Elles permettent d'avoir une connaissance des enjeux sur d'autres types d'accidents, notamment sur des accidents qui sont particulièrement suivis dans les politiques de sécurité routière, suite à de très graves accidents.

Ainsi, la rubrique « Intersection » renseigne, outre les accidents aux intersections entre routes ou rues, les accidents survenant au droit d'un passage à niveau, type d'accidents particulièrement suivis depuis la catastrophe de Sainte-Foy survenue le 8 septembre 1997 et ayant fait 13 morts et 43 blessés.

En 2011, on a dénombré 69 accidents corporels au droit d'un passage à niveau<sup>1</sup> avec un bilan de 12 personnes tuées (douze automobilistes) et 78 personnes blessées parmi les usagers de la route. En 2010, ce même bilan est de 17 personnes tuées (2 piétons, 2 cyclomotoristes, 2 motocyclistes, 9 automobilistes et 4 usagers d'autres véhicules) et de 92 personnes blessées. Depuis 2000, la mortalité sur passage à niveau connaît une baisse significative de 39 %.

Par ailleurs, la rubrique « manœuvres principales avant l'accident » renseigne sur les accidents impliquant un véhicule à contresens.

En 2011, on a dénombré 1 010 véhicules à contresens impliqués dans ce type d'accidents corporels. Le bilan de ces accidents est de 94 personnes tuées et 1 490 personnes blessées. En 2010, le bilan est de 1 072 véhicules à contresens impliqués pour un bilan de 99 personnes tuées et 1 523 personnes blessées. Si l'on considère uniquement les accidents résultant d'une remontée de chaussée séparée (hors bretelle), le bilan en 2011 est de 17 personnes tuées.

<sup>1</sup> Ces accidents concernent toutes les natures de collisions, y compris celles qui intéressent uniquement des véhicules routiers (ex. : accident entre deux véhicules de tourisme).

↓ ANNÉE 2011 – BILAN DES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE À CONTRE-SENS  
EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

|                                    | Accidents corporels | Accidents mortels | Tués | Blessés hospitalisés | Blessés légers | Véhicule à contresens |
|------------------------------------|---------------------|-------------------|------|----------------------|----------------|-----------------------|
| Autoroutes                         | 35                  | 12                | 20   | 28                   | 28             | 35                    |
| – dont routes à sens unique        | 12                  | 3                 | 9    | 10                   | 12             | 12                    |
| – dont routes bidirectionnelles    | 2                   | 2                 | 3    | 1                    | 1              | 2                     |
| – dont routes à chaussées séparées | 20                  | 7                 | 8    | 17                   | 14             | 20                    |
| Routes nationales                  | 57                  | 9                 | 11   | 58                   | 54             | 59                    |
| – dont routes à sens unique        | 6                   | 0                 | 0    | 3                    | 4              | 6                     |
| – dont routes bidirectionnelles    | 32                  | 6                 | 6    | 30                   | 36             | 33                    |
| – dont routes à chaussées séparées | 17                  | 3                 | 5    | 24                   | 13             | 18                    |
| Routes départementales             | 353                 | 49                | 53   | 358                  | 270            | 377                   |
| – dont routes à sens unique        | 22                  | 1                 | 1    | 14                   | 26             | 22                    |
| – dont routes bidirectionnelles    | 290                 | 42                | 46   | 304                  | 212            | 313                   |
| – dont routes à chaussées séparées | 25                  | 3                 | 3    | 30                   | 24             | 25                    |
| Autres voies                       | 501                 | 7                 | 7    | 201                  | 441            | 505                   |
| – dont routes à sens unique        | 191                 | 1                 | 1    | 55                   | 174            | 191                   |
| – dont routes bidirectionnelles    | 269                 | 5                 | 5    | 128                  | 226            | 273                   |
| – dont routes à chaussées séparées | 19                  | 1                 | 1    | 10                   | 19             | 19                    |
| Ensemble                           | 980                 | 80                | 94   | 665                  | 825            | 1 010                 |
| – dont routes à sens unique        | 240                 | 6                 | 12   | 90                   | 226            | 240                   |
| – dont routes bidirectionnelles    | 610                 | 57                | 62   | 470                  | 490            | 638                   |
| – dont routes à chaussées séparées | 86                  | 14                | 17   | 86                   | 72             | 87                    |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

## SELON LA CATÉGORIE D'USAGERS

Le tableau qui suit présente, pour chaque catégorie d'usagers tués, la mortalité selon le type d'accidents (accident sans usager tiers, collision avec un tiers ou multicollision) et la détaille pour les collisions avec un usager tiers.

Soulignons que ce tableau, en l'état, ne prend aucunement en considération la question de la mise en cause éventuelle de l'un ou l'autre des usagers impliqués dans la genèse de l'accident (responsabilité présumée). Il ne s'agit ici, du moins pour les collisions à deux, que de la répartition du bilan mortel entre les deux catégories d'usagers impliquées.

37 % des personnes tuées (1 455) le sont dans un accident sans tiers. Dans 68 %, ils le sont dans un accident dans un véhicule de tourisme léger seul et dans 18 % dans un accident sur une motocyclette seule.

9,2 % des personnes tuées (363) le sont dans des multicollisions.

Parmi les personnes tuées dans une collision à deux véhicules, 61,7 % le sont dans une collision impliquant au moins un véhicule léger, 21,7 % dans une collision impliquant au moins un poids lourd ou un transport en commun et seulement 2,2 % résultant d'une collision impliquant au moins une motocyclette, hors personnes tuées dans les véhicules.

En considérant les tués par catégorie d'usagers lors de collisions entre au moins deux véhicules, les proportions suivantes sont établies :

- parmi les 519 piétons tués, dans au moins 57,8 % des cas, le piéton est heurté par un véhicule léger, dans au moins 17,3 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans au moins 9,6 % des cas par un véhicule utilitaire ;
- parmi les 141 cyclistes tués, le cycliste est heurté dans au moins 52,5 % des cas par un véhicule de tourisme, dans au moins 18,4 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans au moins 7,8 % par un véhicule utilitaire ;
- parmi les 220 cyclomotoristes tués, le cyclomotoriste est heurté dans au moins 41,8 % des cas par une voiture de tourisme, dans au moins 8,2 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans au moins 6,4 % par un véhicule utilitaire ;
- enfin, parmi les 760 motocyclistes tués, le motocycliste est heurté dans au moins 40,5 % des cas par une voiture de tourisme, et au moins 7,1 % par un véhicule utilitaire.

↓ ANNÉE 2010 - NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SELON LE TYPE DE COLLISION ET LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

|   | Catégories d'usagers des tués |            |                 |               |                 |                 |                      |                |                   |
|---|-------------------------------|------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|----------------------|----------------|-------------------|
|   | Piétons                       | Cyclistes  | Cyclomotoristes | Motocyclistes | Occupants de VT | Occupants de VU | Occupants de PL + TC | Autres usagers | Toutes catégories |
| Sans tiers  | -                             | 17         | 70              | 259           | 983             | 58              | 37                   | 31             | 1 455             |
| Contre piéton   | -                             | 1          | 0               | 4             | 4               | 0               | 0                    | 1              | 10                |
| Contre bicyclette   | 2                             | 2          | 0               | 0             | 0               | 0               | 0                    | 0              | 4                 |
| Contre cyclomoteur  | 10                            | 0          | 2               | 4             | 1               | 0               | 0                    | 0              | 17                |
| Contre motocyclette   | 24                            | 2          | 4               | 9             | 8               | 0               | 0                    | 0              | 47                |
| Contre véhicule de tourisme (VT)  | 300                           | 74         | 92              | 308           | 509             | 20              | 4                    | 17             | 1 324             |
| Contre véhicule utilitaire (VU)   | 50                            | 11         | 14              | 54            | 76              | 9               | 1                    | 4              | 219               |
| Contre véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun routier - PL ou TC) | 83                            | 26         | 18              | 45            | 254             | 23              | 14                   | 3              | 466               |
| Contre autres véhicules   | 10                            | 2          | 4               | 17            | 22              | 2               | 1                    | 0              | 58                |
| Sous-total collisions avec un tiers   | 479                           | 118        | 134             | 441           | 874             | 54              | 20                   | 25             | 2 145             |
| Multicollisions   | 40                            | 6          | 16              | 60            | 205             | 22              | 10                   | 4              | 363               |
| <b>Total toutes situations</b>  | <b>519</b>                    | <b>141</b> | <b>220</b>      | <b>760</b>    | <b>2 062</b>    | <b>134</b>      | <b>67</b>            | <b>60</b>      | <b>3 963</b>      |

Source : ONISR, fichier des accidents.

### L'indice de mortalité sans tiers

Du tableau ci-dessus, il est possible de calculer un indice caractéristique de chaque catégorie d'usagers, l'indice de mortalité sans tiers, qui est le pourcentage des personnes tuées sans tiers dans cette catégorie. L'indice 2011 est sensiblement du même ordre que celui calculé en 2010.

|                                | Catégories d'usagers |           |                 |               |                 |                 |                      |                |                   |
|--------------------------------|----------------------|-----------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|----------------------|----------------|-------------------|
|                                | Piétons              | Cyclistes | Cyclomotoristes | Motocyclistes | Occupants de VT | Occupants de VU | Occupants de PL + TC | Autres usagers | Toutes catégories |
| Indice de mortalité sans tiers | 0 %                  | 12 %      | 32 %            | 34 %          | 48 %            | 43 %            | 55 %                 | 52 %           | 37 %              |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Soulignons que la mortalité sans usager tiers couvre une grande variété de situations, depuis la collision avec un animal sauvage ou domestique jusqu'à la sortie de route en virage due à une vitesse inadaptée avec présence éventuelle du facteur alcool, en passant par le dérapage sur verglas non maîtrisé ou la sortie de route en alignement droit due à l'endormissement du conducteur.

Les faibles valeurs de l'indice pour les cyclistes et peut-être pour les cyclomotoristes s'expliquent notamment par les vitesses réduites qui limitent les conséquences d'un accident sans tiers. Pour l'ensemble des deux-roues, motorisés ou non, cela résulte aussi du risque réduit de somnolence voire d'hypovigilance, dans la mesure où la conduite d'un deux-roues et la situation de plein air sollicitent beaucoup plus le conducteur d'un point de vue physique et le maintiennent plus alerte (au contraire de l'habitacle fermé, insonorisé, chauffé, etc. d'un véhicule léger ou d'un poids lourd).

Ainsi, il apparaît que l'ensemble des deux-roues motorisés connaît bien moins d'accidents sans tiers (34 % au maximum, pour les motocyclistes) que les autres véhicules motorisés, notamment des véhicules légers (48 %). Pour l'ensemble des usagers, on retrouve la moyenne de 37 % de mortalité sans tiers mentionnée dans le paragraphe « selon le type de collision ».

### L'indice de vulnérabilité en collision avec un tiers

On peut également calculer, pour chaque catégorie d'usagers, un autre indice caractéristique, l'indice de vulnérabilité en collision avec un tiers, comme suit : c'est le rapport du nombre de personnes tuées en collision avec tiers dans la catégorie considérée par le total des personnes tuées toutes catégories dans les collisions à deux impliquant un usager de cette catégorie.

Autrement dit, cet indice représente la probabilité qu'un décès donné, dans une collision à deux (un véhicule ou un piéton) impliquant un usager d'une catégorie donnée, appartienne effectivement à cette catégorie. L'indice 2011 est sensiblement du même ordre que celui calculé en 2010.

#### ↓ INDICE DE VULNÉRABILITÉ EN COLLISION AVEC UN TIERS

|                                | Catégories d'usagers |           |                 |               |                 |                 |                      |                |                   |
|--------------------------------|----------------------|-----------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|----------------------|----------------|-------------------|
|                                | Piétons              | Cyclistes | Cyclomotoristes | Motocyclistes | Occupants de VT | Occupants de VU | Occupants de PL + TC | Autres usagers | Toutes catégories |
| Indice de mortalité sans tiers | 100 %                | 98 %      | 90 %            | 92 %          | 52 %            | 20 %            | 4 %                  | 5 %            | 100 %             |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Cet indice illustre de façon frappante une situation bien connue : plus le véhicule est lourd, plus il occasionne des dommages aux tiers en cas de collision et moins ses propres occupants y courent de risque (ce constat ne tient pas compte des éventuelles responsabilités respectives de l'un ou l'autre dans la genèse de l'accident). Ce déséquilibre du bilan mortel tient à de nombreux facteurs notamment au rapport des masses, au rapport des gabarits et au niveau de sécurité passive des véhicules.

**Les évolutions 2010-2011**

La confrontation des tableaux 2010 et 2011 met en évidence les types de collisions critiques de la mortalité routière, c'est-à-dire les « types d'accidents » qui ont connu des variations significatives (dans un contexte où le bilan global de la mortalité est passé de 3 992 tués en 2010 à 3 963 en 2011).

On constate la baisse assez nette de la mortalité sans tiers, l'indice correspondant toutes catégories confondues est passé de 39 % à 37 %. Cela représente 82 personnes tuées de moins en 2011 à déduire des 1 537 personnes tuées sans tiers de 2009, soit - 5,3 %.

*A contrario*, le nombre personnes tuées dans des multicollisions a augmenté en valeur absolue et en valeur relative (15 personnes tuées de plus en 2011 à déduire des 348 personnes tuées en 2010, soit + 4,3 %).

Les personnes tuées dans des collisions à deux véhicules ont également augmenté : 38 personnes tuées en plus à déduire des 2 107 personnes tuées en 2010, soit + 1,8 %.

L'examen par mode met en évidence que, parmi les 29 personnes tuées en moins en 2011, on note 55 usagers de voitures de tourisme et 28 cyclomotoristes. On note également 12 occupants d'un véhicule utilitaire légers tués en moins malgré 3 personnes tuées en plus dans une collision entre deux véhicules légers. Par rapport à 2010, on note au contraire 56 tués en plus parmi les motocyclistes, dont 29 lors d'une collision avec deux véhicules, et 34 tués piétons en plus, dont 32 lors d'une collision avec un véhicule de tourisme.

↓ NOMBRE DE PERSONNES TUÉES EN 2010 (1<sup>RE</sup> LIGNE DU TABLEAU) ET L'ÉVOLUTION EN NOMBRE ENTRE 2010 ET 2011 (2<sup>E</sup> LIGNE DU TABLEAU) SELON LE TYPE DE COLLISION ET LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

| Autre usager impliqué   | Catégories d'usager des tués |             |                 |               |                 |                 |                       |                |                   |              |
|---|------------------------------|-------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------------|----------------|-------------------|--------------|
|   | Piétons                      | Cyclistes   | Cyclomotoristes | Motocyclistes | Occupants de VT | Occupants de VU | Occupants de PL et TC | Autres usagers | Toutes catégories |              |
| Sans tiers  |                              | 18          | 78              | 253           | 1 031           | 78              | 38                    | 41             | 1 537             |              |
|   |                              | - 1         | - 8             | + 6           | - 4             | - 20            | - 1                   | - 10           | - 82              |              |
| Contre piéton   |                              | 0           | 0               | 0             | 2               | 0               | 0                     | 0              | 2                 |              |
|   |                              | + 1         | 0               | + 4           | + 2             | 0               | 0                     | + 1            | + 8               |              |
| Contre bicyclette   |                              | 2           | 1               | 0             | 5               | 0               | 0                     | 0              | 8                 |              |
|   |                              | 0           | + 1             | 0             | - 5             | 0               | 0                     | 0              | - 4               |              |
| Contre cyclomoteur  |                              | 8           | 1               | 1             | 5               | 0               | 0                     | 0              | 15                |              |
|   |                              | + 2         | - 1             | + 1           | - 1             | + 1             | 0                     | 0              | + 2               |              |
| Contre motocyclette   |                              | 24          | 4               | 7             | 7               | 5               | 0                     | 0              | 47                |              |
|   |                              | 0           | - 2             | - 3           | + 2             | + 3             | 0                     | 0              | 0                 |              |
| Contre véhicule de tourisme (VT)  |                              | 268         | 66              | 102           | 288             | 512             | 20                    | 5              | 22                | 1 283        |
|   |                              | + 32        | + 8             | - 10          | + 20            | - 3             | 0                     | - 1            | - 5               | + 41         |
| Contre véhicule utilitaire (VU)   |                              | 48          | 13              | 19            | 48              | 82              | 8                     | 0              | 3                 | 221          |
|   |                              | + 2         | - 2             | - 5           | + 6             | - 6             | + 1                   | + 1            | + 1               | - 2          |
| Contre véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun routier - PL ou TC) |                              | 80          | 27              | 23            | 41              | 245             | 23                    | 15             | 6                 | 460          |
|   |                              | - 3         | - 1             | - 4           | - 4             | + 9             | 0                     | - 1            | - 3               | + 6          |
| Contre autres véhicules   |                              | 15          | 5               | 8             | 10              | 31              | 0                     | 0              | 2                 | 71           |
|   |                              | - 5         | - 3             | - 4           | + 7             | - 9             | + 2                   | + 1            | - 2               | - 13         |
| Sous-total collisions avec un tiers   |                              | 451         | 117             | 159           | 412             | 877             | 51                    | 20             | 33                | 2 120        |
|   |                              | + 28        | + 1             | - 25          | + 29            | - 3             | + 3                   | 0              | - 8               | + 25         |
| Multicollisions   |                              | 40          | 12              | 10            | 47              | 209             | 17                    | 11             | 2                 | 348          |
|   |                              | 0           | - 6             | + 6           | + 13            | + 4             | + 5                   | - 1            | + 2               | + 15         |
| <b>Total toutes situations</b>  |                              | <b>485</b>  | <b>147</b>      | <b>248</b>    | <b>704</b>      | <b>2 117</b>    | <b>146</b>            | <b>69</b>      | <b>76</b>         | <b>3 992</b> |
|   |                              | <b>+ 34</b> | <b>- 6</b>      | <b>- 28</b>   | <b>+ 56</b>     | <b>- 55</b>     | <b>- 12</b>           | <b>- 2</b>     | <b>- 16</b>       | <b>- 29</b>  |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## IMPLICATION DES POIDS LOURDS DANS L'ACCIDENTALITÉ

Le bilan 2011 des accidents impliquant au moins un poids lourd (métropole) s'établit comme suit :

– 578 personnes tuées (à trente jours) ;

– 3 720 personnes blessées, dont 1 584 personnes blessées hospitalisées.

| Résultats<br>(France métropolitaine) | Personnes tuées<br>à 30 jours | Blessés | Dont blessés<br>hospitalisés |
|--------------------------------------|-------------------------------|---------|------------------------------|
| Bilan définitif 2011                 | 578                           | 3 720   | 1 584                        |
| Bilan définitif 2010                 | 557                           | 3 978   | 1 735                        |
| Évolution 2010-2011                  | + 3,8 %                       | - 6,4 % | - 8,7 %                      |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

La part des victimes d'un accident impliquant au moins un poids lourd dans le nombre total de personnes tuées a augmenté alors qu'elle évoluait très peu depuis 2002. Elle est maintenant légèrement supérieure à 14 % alors qu'elle se situait autour de 12 % les années précédentes.

En 2011, les poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes) ne sont pas significativement surreprésentés en fréquence dans l'accidentalité routière.

En 2011, 3 155 accidents corporels impliquaient au moins un poids lourd, sur un total de 65 024 (France métropolitaine), soit 4,9 %, alors que le trafic des poids lourds représente en France 4,5 % du total des kilomètres parcourus.

Par contre, du fait de la masse de ces véhicules, ces accidents ont un niveau de gravité important. En 2011, 519 accidents avec poids lourd impliqué ont été mortels, soit 16,4 % des 3 155 avec poids lourds, au cours desquels 578 personnes sont décédées (soit 14,6 % de la mortalité routière).

Dans le bilan de ces accidents avec poids lourds, 8 morts sur 9 étaient des tiers (piétons ou occupants d'autres véhicules).

Les accidents mortels avec poids lourd se produisent plutôt plus souvent en rase campagne que l'ensemble des accidents mortels. Ils représentent environ 3 accidents mortels sur 4.

Par catégorie de voies, les accidents mortels avec poids lourds impliqués se produisent un peu moins souvent en agglomération et un peu plus souvent sur autoroute que l'ensemble des accidents mortels (respectivement 29 % contre 22 % et 19 % contre 7 %).

Les accidents avec poids lourds impliqués sur autoroute sont généralement spectaculaires, car ils impliquent souvent plusieurs véhicules. Plus d'une personne tuée sur trois sur autoroute l'est dans un accident impliquant un poids lourd.



# Répartition des nombres de véhicules impliqués et personnes tuées dans les accidents contre obstacles

Le BAAC comporte un item relatif aux obstacles fixes heurtés par le véhicule. Mais cette simple information factuelle ne permet pas de comprendre la cinématique de l'accident. Cela limite les exploitations et analyses qui peuvent être tirées de cette rubrique.

En effet, selon les cas :

- le premier choc intervient avec un véhicule tiers et l'obstacle est percuté dans un second temps ;
- le premier choc intervient avec l'obstacle et le véhicule tiers est percuté dans un second temps ;
- il n'y a qu'un choc, avec l'obstacle, c'est généralement le cas lors des accidents de véhicule seul.

Par ailleurs, le BAAC n'informe sur la gravité de l'accident que selon les définitions utilisées pour la constitution de ce fichier (tués à 30 jours, blessés hospitalisés de plus de 24 heures et autres blessés). Or l'état d'une victime résulte éventuellement d'une série d'impacts correspondant au déroulé de l'accident, déroulé qui n'est pas détaillé.

## ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXÉS

De nombreux objets bordent les routes et peuvent faire obstacle, par leur rigidité, à un véhicule en perte de contrôle et sortant de la chaussée. Les arbres, les divers poteaux, les têtes de buse font partie de ces obstacles. Les fossés profonds, les bordures ou flots ainsi que les talus sont aussi considérés comme des obstacles. Leur présence aggrave sérieusement les conséquences des accidents. Les tableaux ci-après distinguent l'ensemble des accidents contre obstacles fixes, y compris à l'issue d'une collision entre plusieurs véhicules, de ceux impliquant un seul véhicule sans piéton. Les accidents contre glissière de sécurité sont aussi répertoriés dans la rubrique « obstacle fixe heurté » du fichier accidents.

## ↓ ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES SELON LES USAGERS

| Métropole                                 | Véhicules impliqués |             | Personnes tuées |             | Gravité<br>(tués/100<br>véhicules<br>impliqués) |
|---|---------------------|-------------|-----------------|-------------|---|
|   | Nombre              | %           | Nombre          | %           |   |
| Glissières métalliques                    | 1 166               | 8,6         | 138             | 9,5         | 11,8  |
| – dont motocyclettes                      | 150                 | 7,7         | 54              | 19,4        | 36  |
| – dont voitures de tourisme               | 806                 | 9           | 61              | 6,2         | 7,6   |
| Glissières béton                          | 1 264               | 9,3         | 45              | 3,1         | 3,6   |
| – dont motocyclettes                      | 115                 | 5,9         | 10              | 3,6         | 8,7   |
| – dont voitures de tourisme               | 1 008               | 11,2        | 28              | 2,9         | 2,8   |
| Arbres                                    | 1 559               | 11,5        | 422             | 29,1        | 27,1  |
| – dont motocyclettes                      | 100                 | 5,1         | 33              | 11,9        | 33  |
| – dont voitures de tourisme               | 1 285               | 66          | 353             | 127         | 27,5  |
| Murs, piles de pont                       | 1 204               | 8,9         | 176             | 12,1        | 14,6  |
| – dont motocyclettes                      | 138                 | 7,1         | 31              | 11,2        | 22,5  |
| – dont voitures de tourisme               | 856                 | 9,5         | 132             | 13,4        | 15,4  |
| Parapets                                  | 129                 | 1           | 20              | 1,4         | 15,5  |
| – dont motocyclettes                      | 17                  | 0,9         | 3               | 1,1         | 17,6  |
| – dont voitures de tourisme               | 84                  | 4,3         | 12              | 4,3         | 14,3  |
| Poteaux                                   | 1 172               | 8,6         | 147             | 10,1        | 12,5  |
| – dont motocyclettes                      | 153                 | 7,9         | 31              | 11,2        | 20,3  |
| – dont voitures de tourisme               | 814                 | 9,1         | 96              | 9,8         | 11,8  |
| Fossés, talus, parois rocheuses           | 1 784               | 13,2        | 244             | 16,8        | 13,7  |
| – dont motocyclettes                      | 240                 | 12,3        | 39              | 14          | 16,3  |
| – dont voitures de tourisme               | 1 312               | 14,6        | 169             | 17,2        | 12,9  |
| Signalisation, mobilier urbain            | 553                 | 4,1         | 40              | 2,8         | 7,2   |
| – dont motocyclettes                      | 86                  | 4,4         | 14              | 5           | 16,3  |
| – dont voitures de tourisme               | 372                 | 4,1         | 22              | 2,2         | 5,9   |
| Bordures, îlots                           | 964                 | 7,1         | 64              | 4,4         | 6,6   |
| – dont motocyclettes                      | 274                 | 14,1        | 26              | 9,4         | 9,5   |
| – dont voitures de tourisme               | 377                 | 4,2         | 25              | 2,5         | 6,6   |
| Autres obstacles sur chaussée ou trottoir | 1 321               | 9,7         | 73              | 5           | 5,5   |
| – dont motocyclettes                      | 247                 | 12,7        | 18              | 6,5         | 7,3   |
| – dont voitures de tourisme               | 772                 | 8,6         | 42              | 4,3         | 5,4   |
| Véhicules en stationnement                | 2 313               | 17,1        | 72              | 5           | 3,1   |
| – dont motocyclettes                      | 393                 | 20,2        | 16              | 5,8         | 4,1   |
| – dont voitures de tourisme               | 1 203               | 13,4        | 34              | 3,5         | 2,8   |
| <b>Ensemble des obstacles fixes</b>       | <b>13 562</b>       | <b>12,3</b> | <b>1 452</b>    | <b>36,6</b> | <b>10,7</b>                                     |
| – dont motocyclettes                      | 1 946               | 1,8         | 278             | 7           | 14,3  |
| – dont voitures de tourisme               | 8 967               | 8,1         | 982             | 24,8        | 11  |
| <b>Ensemble des accidents</b>             | <b>110 532</b>      |             | <b>3 963</b>    |             | <b>3,6</b>                                      |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

## ↓ ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON CONTRE OBSTACLES FIXÉS

| Métropole                           | Véhicules impliqués |            | Personnes tuées |             | Gravité<br>(tués/100<br>véhicules<br>impliqués) |
|-------------------------------------|---------------------|------------|-----------------|-------------|---|
|                                     | Nombre              | %          | Nombre          | %           |   |
| Glissières métalliques              | 703                 | 7,7        | 95              | 7,6         | 13,5  |
| – dont motocyclettes                | 118                 | 9,3        | 42              | 18,5        | 35,6  |
| – dont voitures de tourisme         | 456                 | 7,5        | 41              | 4,7         | 9   |
| Glissières béton                    | 820                 | 9          | 29              | 2,3         | 3,5   |
| – dont motocyclettes                | 66                  | 5,2        | 6               | 2,6         | 9,1   |
| – dont voitures de tourisme         | 652                 | 10,7       | 18              | 2,1         | 2,8   |
| Arbres                              | 1 426               | 15,6       | 406             | 32,4        | 28,5  |
| – dont motocyclette                 | 91                  | 7,2        | 32              | 14,1        | 35,2  |
| – dont voitures de tourisme         | 1 182               | 19,3       | 340             | 39,1        | 28,8  |
| Murs, piles de pont                 | 970                 | 10,6       | 163             | 13          | 16,8  |
| – dont motocyclettes                | 116                 | 9,2        | 27              | 11,9        | 23,3  |
| – dont voitures de tourisme         | 686                 | 11,2       | 123             | 14,1        | 17,9  |
| Parapets                            | 102                 | 1,1        | 17              | 1,4         | 16,7  |
| – dont motocyclettes                | 16                  | 1,3        | 3               | 1,3         | 18,8  |
| – dont voitures de tourisme         | 64                  | 5,1        | 10              | 1,1         | 15,6  |
| Poteaux                             | 855                 | 9,4        | 135             | 10,8        | 15,8  |
| – dont motocyclettes                | 109                 | 8,6        | 28              | 12,3        | 25,7  |
| – dont voitures de tourisme         | 595                 | 9,7        | 88              | 10,1        | 14,8  |
| Fossés, talus, parois rocheuses     | 1 602               | 17,6       | 228             | 18,2        | 14,2  |
| – dont motocyclettes                | 208                 | 16,4       | 31              | 13,7        | 14,9  |
| – dont voitures de tourisme         | 1 184               | 19,4       | 161             | 18,5        | 13,6  |
| <b>Ensemble des obstacles fixes</b> | <b>9 121</b>        | <b>8,3</b> | <b>1 252</b>    | <b>31,6</b> | <b>13,7</b>                                     |
| – dont motocyclette                 | 1 266               | 1,1        | 227             | 5,7         | 17,9  |
| – dont voitures de tourisme         | 6 117               | 5,5        | 870             | 22          | 14,2  |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

37 % des personnes tuées sur la route le sont lors d'un accident avec un choc contre un obstacle fixe.

Dans près de 85 % des cas, il s'agit d'un accident à un seul véhicule sans piéton, impliquant le cas échéant un autre véhicule dans une manœuvre d'évitement. La gravité de ces accidents est particulièrement élevée. Elle est trois fois supérieure à celle des collisions frontales pour ce qui concerne un choc contre un arbre. Ainsi, 10,6 % des personnes tuées sur les routes l'ont été contre cet obstacle en 2011. Cette proportion n'a pas baissé depuis 2000 (25 personnes tuées à 30 jours pour 100 véhicules impliqués) malgré les recommandations faites en matière d'éloignement des alignements d'arbres. Le nombre de tués contre un arbre a donc été divisé par deux depuis 2000, suivant l'évolution générale du nombre de personnes tuées.

Les dispositifs de retenue métalliques ou en béton sont également classés dans les obstacles bien que leur vocation soit de réduire la gravité d'une sortie de chaussée. Depuis 2000, leur part dans la mortalité avec obstacles fixes a légèrement baissé (13,6 % en 2000 contre 12,6 % en 2011) alors que le linéaire de ces dispositifs s'accroît régulièrement. Par ailleurs, la gravité a très légèrement baissé (8 tués à 30 jours pour 100 véhicules impliqués en 2000 contre 7,6 en 2011).

Ainsi, lors d'accidents de véhicules seuls, la gravité des chocs contre glissières métalliques est quatre fois plus élevée pour les deux-roues motorisés que pour les voitures de tourisme et trois fois plus élevée sur les glissières béton. En 2011, 42 motocyclistes sont décédés dans un accident au cours duquel ils ont heurté une glissière métallique et 6 pour une glissière béton.

↓ ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXÉS SELON LES RÉSEAUX

| Métropole                                     | Véhicules impliqués |      | Personnes tuées |      | Gravité<br>(tués/100<br>véhicules<br>impliqués) |
|---|---------------------|------|-----------------|------|---|
|   | Nombre              | %    | Nombre          | %    |   |
| Autoroutes                                    | 1 928               | 14,2 | 142             | 9,8  | 7,4   |
| – dont glissières métalliques                 | 587                 | 50,3 | 53              | 38,4 | 9   |
| – dont glissières en béton                    | 723                 | 57,2 | 20              | 44,4 | 2,8   |
| – dont arbres                                 | 21                  | 1,3  | 3               | 0,7  | 14,3  |
| – dont murs, piles de pont                    | 43                  | 3,6  | 7               | 4    | 16,3  |
| – dont poteaux                                | 7                   | 0,6  | 3               | 2    | 42,9  |
| – dont fossés, talus, parois rocheuses        | 164                 | 9,2  | 19              | 7,8  | 11,6  |
| – dont bordures, îlots                        | 19                  | 1,1  | 1               | 0,4  | 5,3   |
| – dont véhicules en stationnement             | 152                 | 8,5  | 16              | 6,6  | 10,5  |
| Routes nationales                             | 976                 | 7,2  | 92              | 6,3  | 9,4   |
| – dont glissières métalliques                 | 200                 | 17,2 | 27              | 19,6 | 13,5  |
| – dont glissières en béton                    | 185                 | 14,6 | 7               | 15,6 | 3,8   |
| – dont arbres                                 | 55                  | 3,5  | 16              | 3,8  | 29,1  |
| – dont murs, piles de pont                    | 35                  | 2,9  | 5               | 2,8  | 14,3  |
| – dont poteaux                                | 48                  | 4,1  | 6               | 4,1  | 12,5  |
| – dont fossés, talus, parois rocheuses        | 144                 | 8,1  | 18              | 7,4  | 12,5  |
| – dont bordures, îlots                        | 53                  | 3    | 1               | 0,4  | 1,9   |
| – dont véhicules en stationnement             | 99                  | 5,5  | 5               | 2    | 5,1   |
| Routes départementales                        | 5 455               | 40,2 | 967             | 66,6 | 17,7  |
| – dont glissières métalliques                 | 277                 | 23,8 | 56              | 40,6 | 20,2  |
| – dont glissières en béton                    | 161                 | 12,7 | 16              | 35,6 | 9,9   |
| – dont arbres                                 | 1 088               | 69,8 | 345             | 81,8 | 31,7  |
| – dont murs, piles de pont                    | 584                 | 48,5 | 116             | 65,9 | 19,9  |
| – dont poteaux                                | 566                 | 48,3 | 108             | 73,5 | 19,1  |
| – dont fossé, talus, parois rocheuses         | 1 234               | 69,2 | 183             | 75   | 14,8  |
| – dont bordures, îlots                        | 303                 | 17   | 39              | 16   | 12,9  |
| – dont véhicules en stationnement             | 493                 | 27,6 | 30              | 12,3 | 6,1   |
| Voies communales et autres voies <sup>1</sup> | 5 203               | 38,4 | 251             | 17,3 | 4,8   |
| – dont glissières métalliques                 | 102                 | 8,7  | 2               | 1,4  | 2   |
| – dont glissières en béton                    | 195                 | 15,4 | 2               | 4,4  | 1   |
| – dont arbres                                 | 395                 | 25,3 | 58              | 13,7 | 14,7  |

| Métropole                              | Véhicules impliqués |             | Personnes tuées |             | Gravité<br>(tués/100<br>véhicules<br>impliqués) |
|--|---------------------|-------------|-----------------|-------------|---|
|  | Nombre              | %           | Nombre          | %           |   |
| - dont murs, piles de pont             | 542                 | 45          | 48              | 27,3        | 8,9   |
| - dont poteaux                         | 551                 | 47          | 30              | 20,4        | 5,4   |
| - dont fossé, talus, parois rocheuses  | 242                 | 13,6        | 24              | 9,8         | 9,9   |
| - dont bordures, îlots                 | 589                 | 33          | 23              | 9,4         | 3,9   |
| - dont véhicules en stationnement      | 1 569               | 87,9        | 21              | 8,6         | 1,3   |
| <b>Ensemble des obstacles fixes</b>    | <b>13 562</b>       | <b>12,3</b> | <b>1 452</b>    | <b>36,6</b> | <b>10,7</b>                                     |
| - dont glissières métalliques          | 1 166               | 1,1         | 138             | 3,5         | 11,8  |
| - dont glissières en béton             | 1 264               | 1,1         | 45              | 1,1         | 3,6   |
| - dont arbres                          | 1 559               | 1,4         | 422             | 10,6        | 27,1  |
| - dont murs, piles de pont             | 1 204               | 1,1         | 176             | 4,4         | 14,6  |
| - dont poteaux                         | 1 172               | 1,1         | 147             | 3,7         | 12,5  |
| - dont fossés, talus, parois rocheuses | 1 784               | 1,6         | 244             | 6,2         | 13,7  |
| - dont bordures, îlots                 | 964                 | 0,9         | 64              | 1,6         | 6,6   |
| - dont véhicules en stationnement      | 2 313               | 2,1         | 72              | 1,8         | 3,1   |
| <b>Ensemble des accidents</b>          | <b>110 532</b>      |             | <b>3 963</b>    |             | <b>3,6</b>                                      |

<sup>1</sup> Les autres voies comportent les voies hors réseau public, les parkings et autres voies.

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

Dans les accidents, 40 % des personnes tuées ont heurté un obstacle fixe présent sur une route départementale et 39 % pour le réseau routier communal et autres voies.

66 % des personnes tuées présentes dans un véhicule heurtant un obstacle fixe le sont sur les routes départementales. Sur ces dernières, la mortalité lors d'une collision contre un arbre représente 82 % des tués contre cet obstacle. On constate que la gravité des accidents contre un obstacle fixe sur le réseau départemental est supérieure de 13 points à celle du réseau communal et autres voies (respectivement 17,7 tués pour 100 véhicules impliqués et 4,8).

Sur les autoroutes, les glissières métalliques ou en béton sont les obstacles fixes les plus percutés par les véhicules (68 %) avec une gravité de 5,6. *A contrario*, la gravité des accidents dans lesquels un autre obstacle est heurté (14,2 tués pour 100 véhicules impliqués) est supérieure de 8,6 points pour 32 % des véhicules impliqués pour 49 % des tués contre obstacles fixes.

Sur les routes nationales, les dispositifs de retenue sont les obstacles les plus percutés (40 % des véhicules pour 37 personnes tuées, soit une gravité de 8,8). Les accidents avec des chocs contre les arbres ont la gravité maximale (29,1 personnes tuées pour 100 véhicules impliqués).

## ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES MOBILES

Les obstacles mobiles sont comptabilisés dans une autre rubrique de la fiche BAAC.

Dans cette rubrique, on recense notamment les accidents contre un animal (sauvage ou domestique). Ce type d'accident apparaît en recrudescence dans les statistiques du fonds de garantie des assurances (plus de 30 000 dossiers ouverts), ce qui n'est pas le cas dans celles issues du Fichier national des accidents : 288 véhicules ont heurté un animal occasionnant des victimes dans le véhicule : au total, 17 personnes ont été tuées et 300 personnes blessées. Dans 41 % des accidents avec un choc contre animal, il s'agit d'un animal domestique.

On recense également dans cette rubrique, les véhicules sur rail (tramway ou train). En 2011, 102 véhicules ont ainsi heurté ce type de véhicule pour un bilan de 10 personnes tuées et 101 personnes blessées.

## ↓ ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES MOBILES

| Métropole   | Véhicules impliqués |      | Personnes tuées |      | Gravité<br>(tués/100<br>véhicules<br>impliqués) |
|---|---------------------|------|-----------------|------|---|
|   | Nombre              | %    | Nombre          | %    |   |
| Véhicules sur rail  | 102                 | 6,2  | 10              | 21,3 | 9,8   |
| Animal sauvage  | 166                 | 10,1 | 12              | 25,5 | 7,2   |
| Animal domestique   | 122                 | 7,4  | 5               | 10,6 | 4,1   |
| Autres obstacles mobiles                                      | 1 250               | 76,2 | 20              | 42,6 | 1,6   |
| Ensemble des obstacles mobiles<br>(hors piétons et véhicules) | 1 640               | 100  | 47              | 100  | 2,9   |
| <b>Ensemble des accidents</b>                                 | <b>110 532</b>      |      | <b>3 963</b>    |      | <b>3,6</b>                                      |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

# La responsabilité présumée des usagers impliqués dans un accident corporel

**Un accident est la conséquence d'un dysfonctionnement du système homme-véhicule-environnement. C'est dans les interactions de ces trois composantes qu'il faut chercher les relations causales menant à l'accident. Cette approche permet de mieux comprendre l'accident et de trouver des actions pour y remédier (notamment en travaillant sur les scénarios d'accidents).**

Cette approche est plus fine qu'une approche par imputation. L'approche par imputation consiste à identifier des facteurs d'accidents ayant contribué à l'occurrence de l'accident et/ou à sa gravité.

Les exploitations des enquêtes REAGIR avaient permis d'évaluer dans les années 1990 la part de chacune des composantes dans les accidents graves et mortels et d'en décliner les facteurs principaux. Dans 90% de ces accidents, la composante « comportement » était présente. Les facteurs classiquement associés étaient la vitesse, facteur causal, l'alcool, et le port de la ceinture. Plus récemment, les facteurs « perte de vigilance » et « défaut d'attention » sont recherchés.

La composante « environnement » était présente dans 40% des accidents (dont le facteur « signalisation » dans 8% des cas). Quant à la composante « véhicule », elle était présente dans 15 % des cas.

Dans cette logique, ce chapitre a pour but d'analyser le profil des usagers à qui l'on peut imputer les accidents corporels et les accidents mortels en particulier en fonction de certaines caractéristiques. Cette connaissance de l'imputation ne constitue qu'un élément complémentaire de la description des accidents mais ne saurait être un élément explicatif de ces accidents.

Cette analyse se fonde sur une exploitation des premières informations recueillies à chaud par les forces de l'ordre qui sont intervenues sur la scène de l'accident et consignées dans le fichier BAAC dans la case prévue à cet effet. Cette information précoce ne préjuge ni des conclusions finales de l'enquête ni des condamnations qui pourront être prononcées ensuite.

Par ailleurs, dans un cas sur quatre en moyenne, les forces de l'ordre ne sont pas en mesure, du moins au niveau du BAAC, d'imputer à un ou plusieurs usagers la responsabilité de l'accident (en l'absence d'infractions caractérisées, ou parce que d'autres facteurs externes ont pu jouer comme un incident mécanique ou le mauvais état de la voirie).

## PROFILS DES USAGERS PRÉSUMÉS RESPONSABLES

Parmi les différentes catégories d'usagers, les piétons sont les usagers à qui l'on peut imputer le moins d'accidents (18 % pour les accidents corporels et 11 % pour les accidents mortels). Ils sont le plus souvent victimes. Cette imputation<sup>2</sup> des piétons décroît avec l'âge. Ainsi, les piétons de plus de 75 ans sont présumés responsables dans seulement 9,4 % des accidents (21 % pour les 18-24 ans).

Viennent ensuite les cyclistes qui sont également dans les deux tiers des cas victimes avec une responsabilité présumée pouvant être engagée seulement dans moins d'un cas sur trois (31% pour les accidents corporels et 33 % pour les accidents mortels).

<sup>2</sup> Il convient de rappeler que depuis la loi Badinter, le piéton comme le cycliste ne sont pas jugés comme civilement responsables des accidents de la route sauf cas de force majeure.

Les autres catégories, tous titulaires d'un permis de conduire ou équivalents ont une responsabilité présumée proche de la moyenne établie à 47 % pour les accidents corporels et 56 % pour les accidents mortels.

Cette moyenne permet de mettre en évidence que pour plus d'un accident sur deux (52 %), il n'apparaît pas une imputabilité évidente de l'accident (44 % pour les accidents mortels).

Dans les accidents corporels, les conducteurs de véhicule de tourisme (48 % sont présumés responsables) et de cyclomoteurs (48 % sont présumés responsables) se situent au-dessus de la moyenne alors que les conducteurs de motocyclettes (42 %) sont en dessous.

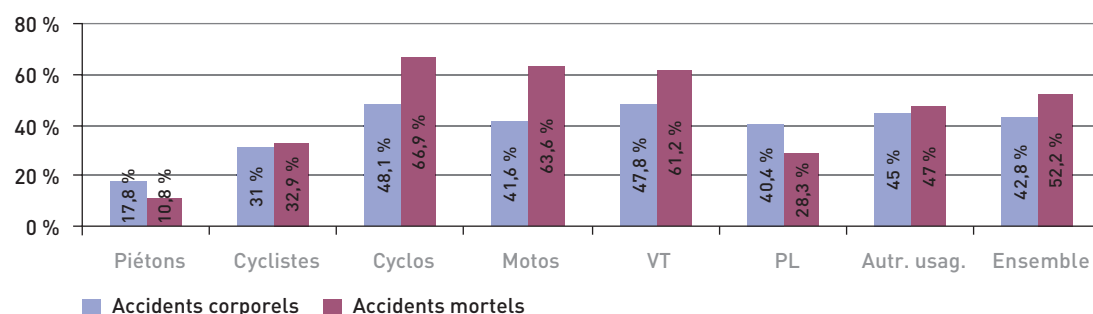
Dans les accidents mortels, l'imputation des conducteurs de ces trois catégories est équivalente avec près de huit points au-delà de la moyenne.

Les autres catégories, toutes titulaires d'un permis de conduire ou équivalents, ont une responsabilité présumée proche de la moyenne établie à 47 % pour les accidents corporels et 56 % pour les accidents mortels.

Dans les accidents corporels, les conducteurs de véhicule de tourisme (48 % sont présumés responsables) et de cyclomoteurs (48 % sont de présumés responsables) se situent au-dessus de la moyenne alors que les conducteurs de motocyclettes (42 %) sont en dessous.

Dans les accidents mortels, la responsabilité des conducteurs de ces trois catégories est équivalente avec près de huit points au-delà de la moyenne.

↓ ANNÉE 2011 - PART D'USAGERS RESPONSABLES SELON LA CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon le sexe, on constate une légère surresponsabilité des conducteurs masculins : 46,7 % d'usagers pour les conducteurs contre 43 % pour les conductrices dans les accidents corporels.

| Selon le sexe | % présumés responsables |             |
|---------------|-------------------------|-------------|
|               | Conducteurs             | Piétons     |
| Homme         | 46,7                    | 20,3        |
| Femme         | 43                      | 15,7        |
| <b>Total</b>  | <b>45,7</b>             | <b>17,8</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

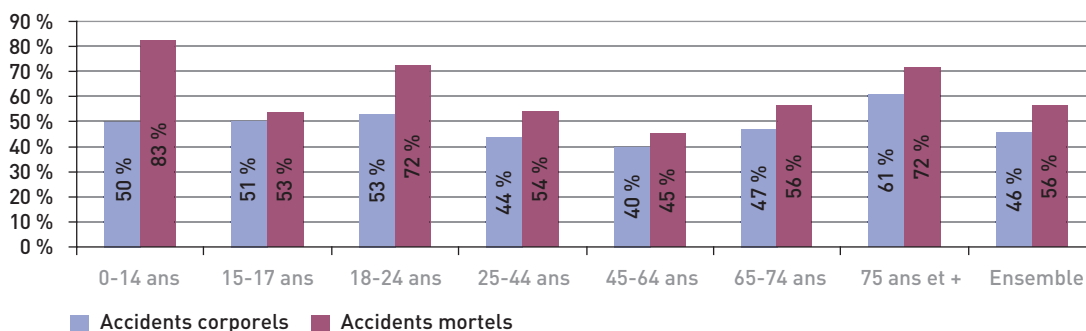
Parmi les différentes classes d'âge, les conducteurs de plus de 75 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le plus souvent imputée (61 %), suivie de la classe d'âge des 18-24 ans (53 %). Les conducteurs de la classe d'âge des 45-64 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le moins souvent imputée (40 %).

Ces parts sont légèrement différentes si l'on s'intéresse uniquement aux accidents mortels. Les conducteurs de 18-24 ans et, de 75 ans et plus sont les usagers auxquels la responsabilité est le plus souvent imputée avec une part à 72 % chacun. Ces classes d'âge sont suivies par la classe d'âge des 65-74 ans (56 %). Les conducteurs de la classe d'âge 45-64 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le moins souvent imputée (45 %).

Même s'ils sont très peu nombreux, les conducteurs de moins de 14 ans, en grande partie cyclomotoristes sont également souvent mis en cause dans les accidents avec 50 % d'imputation dans les accidents corporels, 83 % dans les accidents mortels.



↓ ANNÉE 2011 - TAUX DE RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES CONDUCTEURS IMPLIQUÉS SELON LA CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

### LES ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON

Ce type d'accident ne mettant en cause qu'un seul conducteur, l'imputation du conducteur est de fait pratiquement systématique (81 %). Il s'agit le plus souvent de sortie de chaussée dont les causes peuvent être une perte de vigilance ou un défaut d'attention associé à une vitesse inappropriée.

Dans certains cas, il survient un facteur ou des facteurs externes en relation avec la composante « véhicule » et/ou la composante « environnement », qui font que l'imputation de l'accident est partagée.

Ainsi, lorsqu'un animal est impliqué dans un accident, dans 63 % des cas, l'accident ne peut pas être imputé au conducteur.

Un autre facteur environnemental peut être les conditions climatiques difficiles (« neige » ou « vent fort-tempête ») ou le mauvais état de la surface de la chaussée (« inondée », « enneigée », « corps gras », « verglacée »). Dans ce cas, l'imputation du conducteur est de 58 % des cas.

Même lorsqu'un facteur mécanique (« défautuosité mécanique », « éclatement de pneumatique ») est constaté, l'imputation revient au conducteur (58 %).

↓ RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DANS LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE SANS PIÉTON

|   | Autre imputation que le conducteur | Imputation du conducteur | % d'imputation |
|---|------------------------------------|--------------------------|----------------|
| Animal impliqué dans l'accident           | 150                                | 89                       | 37,2           |
| Facteur mécanique lié au véhicule         | 85                                 | 115                      | 57,5           |
| Route ou condition atmosphérique mauvaise | 163                                | 221                      | 57,6           |
| Autres                                    | 2 230                              | 10 408                   | 82,4           |
| <b>Ensemble</b>                           | <b>2 628</b>                       | <b>10 833</b>            | <b>80,5</b>    |

Source : ONISR, fichier des accidents.

### LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE AVEC PIÉTON

L'analyse est restreinte aux accidents impliquant un seul véhicule et un piéton, ce qui représente 97 % des accidents impliquant un piéton.

En moyenne, 20 % des accidents de piétons peuvent être imputés aux piétons contre 57 % côté conducteurs (hors conducteurs en fuite).

On remarque qu'un certain nombre de conducteurs prend la fuite après avoir heurté un piéton. En incluant ces accidents, la proportion de conducteurs responsables est de l'ordre de 52 %.

## ↓ RESPONSABILITÉ CROISÉE DANS LES ACCIDENTS « VÉHICULE CONTRE PIÉTON »

|        |               | Conducteur                      |                                      |                                  | Total         |
|--------|---------------|---------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|---------------|
|        |               | Conducteur ou véhicule en fuite | Identifié et non responsable présumé | Identifié et responsable présumé |               |
| Piéton | Non imputable | 921                             | 2 289                                | 5 712                            | 8 922         |
|        | Imputable     | 19                              | 2 073                                | 63                               | 2 155         |
|        | <b>Total</b>  | <b>940</b>                      | <b>4 362</b>                         | <b>5 775</b>                     | <b>11 077</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon les catégories d'usagers, on constate que 38 % des accidents de motocyclistes contre un piéton seraient imputables aux motocyclistes, contre 31 % au piéton (alors que ces ratios sont respectivement de 55 % et 16,7 % pour les véhicules de tourisme). Mis à part les conducteurs de transports en commun, il s'agit du plus faible taux d'imputation parmi les conducteurs : les motocyclistes percevraient mieux les mouvements des piétons que les autres conducteurs de véhicules. De plus, ces usagers, à la fois rapides et peu visibles, sont mal perçus par les piétons.

47 % des accidents de cyclomotoristes contre un piéton seraient imputables aux cyclomotoristes, contre 19 % au piéton. La responsabilité des cyclomotoristes a augmenté de 8 points par rapport à 2010 (39 %).

La plus forte imputation des accidents de piéton revient aux conducteurs des véhicules utilitaires (60,5%). Inversement, elle est la plus faible pour les piétons.

## ↓ RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DANS LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE ET UN PIÉTON SELON LE TYPE DE VÉHICULE

|                      | % de conducteurs responsables | % de piétons responsables |
|----------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Bicyclette           | 43                            | 30,3                      |
| Cyclomoteur          | 47,2                          | 18,9                      |
| Motocyclette         | 38,3                          | 30,7                      |
| Véhicule de tourisme | 55                            | 16,7                      |
| Véhicule utilitaire  | 60,5                          | 15,5                      |
| Poids lourd          | 52,9                          | 16,2                      |
| Transport en commun  | 30,7                          | 26                        |
| Autre véhicule       | 35,6                          | 40,3                      |
| <b>Total</b>         | <b>52,1</b>                   | <b>19,5</b>               |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## LES ACCIDENTS CORPORELS À DEUX VÉHICULES SANS PIÉTON

Les conducteurs des deux-roues, motorisés ou non, voient leur responsabilité présumée (35 %) retenue moins souvent que les conducteurs de voitures de tourisme (46 %) ou de véhicules utilitaires (44 %). Parmi eux, les cyclistes sont les conducteurs dont la responsabilité présumée est la moins souvent retenue (28 %).

Contrairement à une idée reçue, l'imputation des chauffeurs de poids lourds se situe 7 points (33 %) sous la moyenne (40 %). De même, la responsabilité des motocyclettes est moins souvent engagée que la moyenne (33 %).

Par type de collision, les niveaux d'imputation les plus élevés concernent les conducteurs de véhicules utilitaires contre un autre véhicule (55 %), suivis des conducteurs de cyclomoteurs contre un autre véhicule (54 %).

↓ RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE CROISÉE DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DEUX VÉHICULES SANS PIÉTON

|                            | Conducteur responsable |               |               |                      |                     |               |                |             |
|----------------------------|------------------------|---------------|---------------|----------------------|---------------------|---------------|----------------|-------------|
|                            | Bicyclette             | Cyclo         | Moto          | Véhicule de tourisme | Véhicule utilitaire | Poids lourd   | Autre véhicule | Total       |
| Conducteur non responsable | Bicyclette             | 37,2 %        | 27,7 %        | 51,3 %               | 50 %                | 50,4 %        | 22 %           | 48,6 %      |
|                            | Cyclomoteur            | 27 %          |               | 25,4 %               | 37,3 %              | 37,3 %        | 24 %           | 36,4 %      |
|                            | Motocyclette           | 51,6 %        | 50,4 %        |                      | 47,8 %              | 48,2 %        | 31,6 %         | 47,2 %      |
|                            | Véhicule de tourisme   | 25,8 %        | 40,3 %        | 32,2 %               |                     | 41,9 %        | 30,4 %         | 34 %        |
|                            | Véhicule utilitaire    | 30,8 %        | 44,6 %        | 37,5 %               | 41,2 %              |               | 40,2 %         | 39,5 %      |
|                            | Poids lourd            | 29,1 %        | 40,9 %        | 48,2 %               | 0,6 %               | 43,2 %        |                | 52,1 %      |
|                            | Autre véhicule         | 47,7 %        | 53,9 %        | 46,8 %               | 51 %                | 55,2 %        | 46,3 %         | 48,6 %      |
|                            | <b>Total</b>           | <b>28,1 %</b> | <b>41,1 %</b> | <b>33,2 %</b>        | <b>45,6 %</b>       | <b>44,1 %</b> | <b>33,3 %</b>  | <b>30 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## LES ACCIDENTS DE VOITURE DE TOURISME IMPLIQUANT UNE MOTOCYCLETTE

La cohabitation entre voitures de tourisme et motocyclettes peut être difficile. C'est pourquoi il est intéressant de confronter leur part d'imputation respective en cas d'accidents corporels et mortels dans les collisions entre deux véhicules.

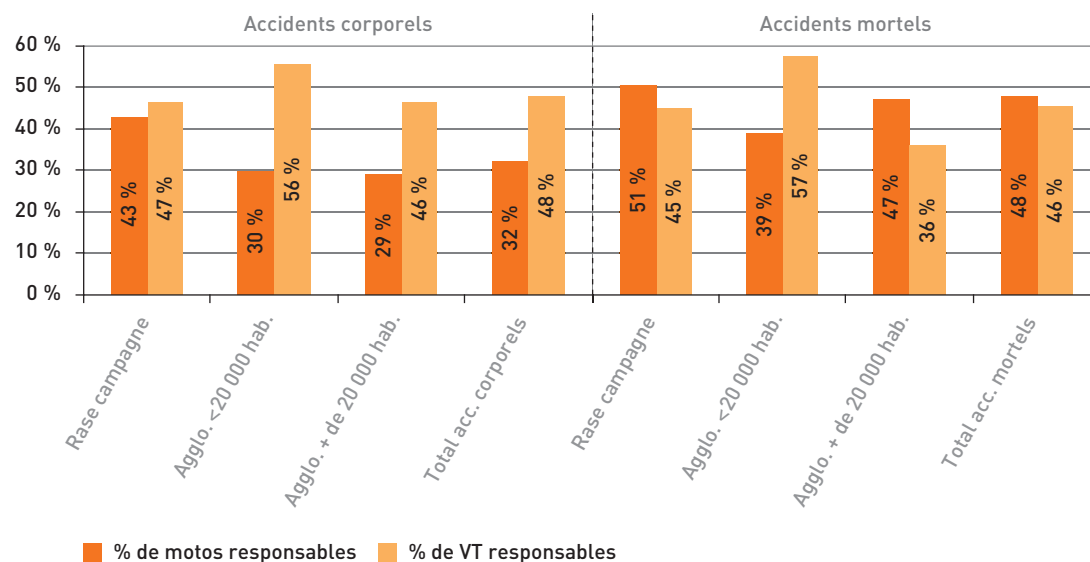
Cette dernière a pu être estimée dans plus de 80 % des cas pour les accidents corporels, ce qui est dans la moyenne de l'ensemble des accidents corporels, qui se situe à 79 %.

Dans un accident corporel, la responsabilité présumée du conducteur de voiture de tourisme est plus souvent engagée que celle du motocycliste (respectivement 49 % contre 33 %).

Cet écart global de 16 points est plus net dans les villes de moins de 20 000 habitants, où il atteint 26 points alors qu'il est nettement plus faible en rase campagne (4 points).

Pour les accidents mortels impliquant une voiture de tourisme et une motocyclette, les imputations sont erratiques ; l'écart varie de 6 points en rase campagne (51 % pour les motocyclettes, contre 45 % pour les voitures de tourisme) à 19 points pour les villes de moins de 20 000 habitants (39 % pour les motocyclettes, contre 57 % pour les voitures de tourisme).

↓ RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE CROISÉE DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DEUX VÉHICULES SANS PIÉTON



# L'alcool et les autres psychotropes

**Une conduite sûre nécessite une vigilance de tous les instants. Les facteurs pouvant affecter la vigilance sont nombreux : la fatigue, les troubles du sommeil, le temps de conduite excessif... Parmi ces facteurs, les psychotropes (alcool, cannabis, médicaments) sont fréquemment retrouvés chez les conducteurs accidentés. Ces substances affectent fortement les fonctions du système nerveux induisant notamment des modifications des capacités physiologiques de l'individu.**

L'alcool est un de ces facteurs qui revient le plus fréquemment dans les accidents corporels et mortels. Son impact peut être analysé car il est plutôt bien renseigné dans les bulletins d'accidents (BAAC) à la différence d'autres facteurs comme la drogue, où l'information n'est pas immédiatement constatable. Quant aux médicaments, ils ne font pas l'objet d'une détection à la suite d'un accident corporel.

Ce chapitre se propose d'estimer les enjeux liés au facteur « alcool » et de connaître les victimes et conducteurs concernés. Le dernier paragraphe du chapitre apporte quelques éléments sur le facteur « drogue ».

L'ensemble des analyses est fait à partir des données « France métropolitaine ».

## CONNAISSANCE DE L'ALCOOLÉMIE DANS LES ACCIDENTS

Lorsque les forces de l'ordre arrivent sur les lieux d'un accident de la circulation, elles doivent contrôler l'alcoolémie de tous les conducteurs impliqués et, le cas échéant, des piétons. Pour les personnes tuées sur le coup ou grièvement blessées, le dépistage et la mesure du taux d'alcool se font par une prise de sang. Pour les indemnes et les blessés légers, on procède principalement par éthylotest. Une prise de sang peut être effectuée pour confirmer et compléter les résultats de l'éthylotest.

Nous ne connaissons pas toujours l'alcoolémie du ou des conducteurs impliqués. Les raisons en sont diverses. La prise de sang a été effectuée mais, au moment de renvoyer le bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC), les résultats ne sont pas connus par les forces de l'ordre. Il est aussi possible que le conducteur refuse de réaliser le test d'alcoolémie (cas assez rare). Enfin, la gravité de l'accident est telle qu'il est parfois impossible de réaliser une prise de sang.

Ce problème de méconnaissance des résultats oblige à classer les accidents corporels en trois catégories :

- les accidents au taux d'alcool positif (AAA) ;
- les accidents au taux d'alcool connu inférieur au taux légal (ASA) ;
- les accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu (ATI).

Les accidents au taux d'alcool positif (AAA) sont des accidents dans lesquels au moins un des conducteurs impliqués a un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé au moment de la prise de sang.

Les accidents au taux d'alcool connu inférieur au taux légal (ASA) sont ceux dans lesquels la totalité des conducteurs a un taux d'alcool connu et inférieur au taux maximum autorisé.

Les accidents au taux d'alcool inconnu ou indéterminé (ATI) sont des accidents dans lesquels on ne connaît pas le taux d'alcool pour au moins l'un des conducteurs et pour lequel aucun conducteur ne présente un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé. Autrement dit, ni ASA ni AAA. Les accidents corporels parmi lesquels un conducteur ou un véhicule est en fuite sont enregistrés dans cette catégorie.

Les accidents (AAA) et les accidents (ASA) forment les accidents au taux d'alcool connu (ATC).

On peut résumer ces explications par le schéma suivant, en prenant pour exemple un accident avec seulement deux conducteurs impliqués.

| Conducteur 1  | Conducteur 2 | Taux d'alcool supérieur<br>au taux maximum autorisé | Taux d'alcool inférieur<br>au taux maximum autorisé | Taux d'alcool inconnu |
|---|--------------|---|---|-----------------------|
| Taux d'alcool supérieur<br>au taux maximum autorisé |              | AAA   | AAA   | AAA                   |
| Taux d'alcool inférieur<br>au taux maximum autorisé |              | AAA   | ASA   | ATI                   |
| Taux d'alcool inconnu                               |              | AAA   | ATI   | ATI                   |

En 2011, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

| Accidents corporels et mortels<br>suivant l'alcoolémie en 2010 |        | ATC <sup>1</sup> | ATI <sup>1</sup> | Ensemble |
|--|--------|------------------|------------------|----------|
| Accidents corporels  | Nombre | 51 747           | 13 277           | 65 024   |
|  | %      | 79,6             | 20,4             | 100      |
| Accidents mortels  | Nombre | 2 893            | 754              | 3 647    |
|  | %      | 79,3             | 20,7             | 100      |

<sup>1</sup> ATC : accidents au taux d'alcool connu ; ATI : accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu.

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

Alors qu'en 2010 les indéterminés représentaient 20 % pour les accidents corporels et 22 % pour les accidents mortels, en 2011 ils sont de 20,4 % pour les accidents corporels et de 20,7 % pour les accidents mortels. Le taux de remplissage de cette variable du BAAC est donc moins satisfaisant que l'année dernière. Il apparaît également que l'alcool est un peu moins bien suivi dans les accidents mortels que corporels, ce qui s'explique par les raisons évoquées plus haut (impossibilité de prise de sang et résultat non connu, délais plus longs de communication des taux aux forces de l'ordre).

#### Méthodologie et cadre de l'étude des accidents en présence d'alcool

Pour connaître la proportion d'accidents en présence d'alcool (supérieur au taux maximum autorisé), la méthode retenue pour la calculer est de partir du sous-ensemble des accidents dont on connaît l'alcoolémie (ATC). C'est cette proportion qui est présentée dans les différents tableaux de ce chapitre. Cette estimation peut être extrapolée à l'ensemble des accidents en faisant l'hypothèse que les accidents à taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcool connu avec la réserve que cette extrapolation peut conduire à surestimer l'alcoolisation des conducteurs. En effet, on observe par exemple que les accidents de nuit les week-ends sont mieux renseignés que les accidents de jour en semaine.

Dans ce chapitre, les accidents en présence du facteur alcool ne prennent également pas en compte les piétons au taux d'alcool positif. En effet, comme les forces de l'ordre ne réalisent des dépistages d'alcoolémie sur les piétons que si elles suspectent la présence d'alcool, le Fichier national des accidents fournit l'alcoolémie pour moins de la moitié des piétons impliqués. Pour autant, il ne faut pas négliger ce genre d'accidents qui sont le plus souvent mortels.

Par rapport aux données habituellement publiées suivant le jour de la semaine (dans ce bilan ou dans d'autres publications de l'Observatoire), une autre définition de la fin de semaine a été utilisée. Dans ce chapitre uniquement, la fin de semaine débute le vendredi soir à 21 heures et se termine le lundi matin à 8 heures. De même, un jour férié commence la veille à 21 heures et finit le lendemain matin à 8 heures.

Cette extension a été motivée par la constatation d'un nombre important d'accidents avec alcool les vendredis soirs et les lundis matins.

Depuis octobre 2004, le taux maximum autorisé d'alcool est de 0,2 g/l de sang pour les conducteurs de transports en commun. Les séries statistiques d'analyse de l'accidentalité étant construites depuis l'année 2000, cet abaissement spécifique du taux d'alcool n'est pas pris en compte. Le taux maximum autorisé de 0,5 g/l de sang est appliqué uniformément pour l'ensemble des analyses de ce chapitre.

## LES ACCIDENTS

En 2011, près d'un accident mortel sur trois (30 %) implique au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal.

Cette proportion est près de trois fois plus élevée que celle constatée dans les accidents corporels (11 %).

Extrapolés à l'ensemble des accidents corporels 2011, on estime ainsi le nombre d'accidents corporels en présence d'une infraction au taux d'alcool à 7 218 et le nombre d'accidents mortels à 1 101.

Le nombre d'accidents mortels en présence d'une infraction au taux d'alcool en 2011 a baissé de 1 % par rapport à 2010.

La nuit, une infraction au taux d'alcool est présente dans près d'un accident mortel sur deux (47 %). Les fins de semaine et jours fériés, ce pourcentage atteint 58 %.

Pendant les nuits de fin de semaine, 34 % des accidents corporels sont concernés par une infraction au taux d'alcool.

### Accidents avec taux d'alcool connu

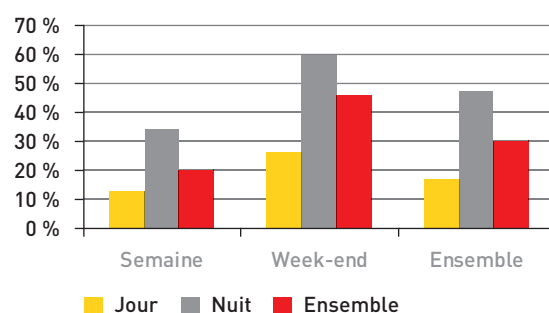
#### ↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS PAR TYPES D'ACCIDENTS

|  |          | Accidents corporels |                       |                  |                                     | Accidents mortels |                       |                  |                                   |
|--|----------|---------------------|-----------------------|------------------|-------------------------------------|-------------------|-----------------------|------------------|-----------------------------------|
|  |          | Total               | À taux d'alcool connu | Dont avec alcool | % d'accidents corporels avec alcool | Total             | À taux d'alcool connu | Dont avec alcool | % d'accidents mortels avec alcool |
| Semaine  | Jour     | 34 975              | 27 640                | 1 103            | 4                                   | 1 489             | 1 146                 | 143              | 12,5                              |
|  | Nuit     | 11 690              | 9 319                 | 1 467            | 15,7                                | 766               | 613                   | 217              | 35,4                              |
|  | Ensemble | 46 665              | 36 959                | 2 570            | 7                                   | 2 255             | 1 759                 | 360              | 20,5                              |
| Fin de semaine <sup>1</sup><br>ou<br>jour férié <sup>2</sup> | Jour     | 10 165              | 8 240                 | 913              | 11,1                                | 603               | 484                   | 139              | 28,7                              |
|  | Nuit     | 8 194               | 6 548                 | 2 237            | 34,2                                | 789               | 650                   | 376              | 57,8                              |
|  | Ensemble | 18 359              | 14 788                | 3 150            | 21,3                                | 1 392             | 1 134                 | 515              | 45,4                              |
| Ensemble   | Jour     | 45 140              | 35 880                | 2 016            | 5,6                                 | 2 092             | 1 630                 | 282              | 17,3                              |
|  | Nuit     | 19 884              | 15 867                | 3 704            | 23,3                                | 1 555             | 1 263                 | 593              | 47                                |
|  | Ensemble | 65 024              | 51 747                | 5 720            | 11,1                                | 3 647             | 2 893                 | 875              | 30,2                              |

<sup>1</sup> Du vendredi 21 heures au lundi 8 heures.  
<sup>2</sup> Un jour férié commence la veille à 21 heures et finit le lendemain matin à 8 heures.

Source : ONISR, fichier des accidents.

#### ↓ ANNÉE 2011 – POURCENTAGES D'ACCIDENTS MORTELS AVEC TAUX D'ALCOOL POSITIF



Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ÉVOLUTION DEPUIS 2000

| Accidents mortels          | 2000        | 2001        | 2002        | 2003        | 2004        | 2005        | 2006        | 2007      | 2008      | 2009        | 2010        | 2011        | Var. 2010/2011 | Var. 2010/2011 |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-----------|-------------|-------------|-------------|----------------|----------------|
| Avec taux d'alcool positif | 1 341       | 1 349       | 1 157       | 929         | 827         | 1 203       | 933         | 945       | 846       | 938         | 884         | 875         | - 466          | - 9            |
| Au taux d'alcool connu     | 4 408       | 4 310       | 3 386       | 2 979       | 2 679       | 4 287       | 3 283       | 3 255     | 3 019     | 3 153       | 2 909       | 2 893       | - 1 515        | - 16           |
| <b>Pourcentage</b>         | <b>30,4</b> | <b>31,3</b> | <b>34,2</b> | <b>31,2</b> | <b>30,9</b> | <b>28,1</b> | <b>28,4</b> | <b>29</b> | <b>28</b> | <b>29,7</b> | <b>30,4</b> | <b>30,2</b> | <b>- 0,2</b>   | <b>- 0,2</b>   |

Source : ONISR, fichier des accidents.

| Accidents mortels          | 2000        | 2001        | 2002        | 2003        | 2004        | 2005        | 2006        | 2007        | 2008        | 2009        | 2010        | 2011        | Var. 2010/2011 | Var. 2010/2011 |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|----------------|
| Avec taux d'alcool positif | 1 616       | 1 616       | 1 389       | 1 122       | 990         | 1 355       | 1 043       | 1 031       | 933         | 1 018       | 963         | 964         | - 548          | + 1            |
| Au taux d'alcool connu     | 5 255       | 5 111       | 4 570       | 3 528       | 3 141       | 4 697       | 3 550       | 3 502       | 3 293       | 3 382       | 3 123       | 3 132       | - 1 807        | + 8            |
| <b>Pourcentage</b>         | <b>30,8</b> | <b>32,5</b> | <b>30,4</b> | <b>31,8</b> | <b>31,5</b> | <b>28,8</b> | <b>29,4</b> | <b>29,4</b> | <b>28,3</b> | <b>30,1</b> | <b>30,8</b> | <b>30,8</b> | <b>30,6</b>    | <b>0</b>       |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1980 et 2007, la législation concernant l'alcoolémie au volant a été renforcée.

La loi du 8 décembre 1983 a fixé à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

Le 11 juillet 1994, un décret a renforcé la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcool égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l, taux maximum en vigueur avant cette date.

Le 15 septembre 1995, la lutte contre la conduite en état d'ivresse est de nouveau renforcée par l'application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l du taux maximum autorisé.

En juin 2003, les peines encourues lors d'un accident sous l'empire d'un état alcoolique ont été aggravées. Le nombre de points retirés passe à 6 points pour la conduite avec un taux d'alcool compris entre 0,5 et 0,8 g/l.

En octobre 2004, le taux maximum autorisé d'alcool est abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs de transports en commun.

Malgré ces diverses évolutions législatives et réglementaires, on ne constate aucune évolution significative de la proportion des accidents en présence du facteur alcool, qui se maintient autour de 30 % pour les accidents mortels et pour le nombre de personnes tuées.

Ce taux a augmenté sensiblement en 2009, mais cette évolution défavorable peut être biaisée par le fait que cette information a été mieux renseignée, en partie du fait de l'introduction du portail « accidents » et de sa procédure de correction.

Néanmoins, si cette proportion reste stable, en valeur absolue, le nombre d'accidents mortels en présence d'alcool et celui des personnes tuées baissent depuis 2000, en ligne avec la baisse générale de l'accidentalité (- 43 % pour les accidents corporels avec alcool, contre - 46 % pour l'ensemble), mais moins que l'ensemble des accidents mortels et de leur mortalité (- 35 % pour les accidents mortels avec alcool et - 36 % pour les personnes tuées dans les accidents avec alcool, contre - 46 % pour l'ensemble des accidents mortels et - 52 % pour l'ensemble de la mortalité).

## Par type d'accident

Un scénario type d'accident mortel avec un dépassement du taux d'alcool légal est un accident survenant à un seul véhicule, circulant sur une route départementale ou communale hors agglomération hors intersection.

|                            | Accidents corporels |                       |                          |  | Accidents mortels |                       |                          |  |
|----------------------------|---------------------|-----------------------|--------------------------|--|-------------------|-----------------------|--------------------------|--|
|                            | Total               | À taux d'alcool connu | Avec taux alcool positif | % d'accidents corporels avec taux alcool positif | Total             | À taux d'alcool connu | Avec taux alcool positif | % d'accidents corporels avec taux alcool positif |
| Rase campagne              | 19 646              | 17 245                | 2 657                    | 15,4   | 2 603             | 2 044                 | 643                      | 31,5   |
| Milieu urbain              | 45 378              | 34 502                | 3 063                    | 8,9  | 1 044             | 849                   | 232                      | 27,3   |
| Hors intersection          | 45 500              | 36 785                | 4 643                    | 12,6   | 3 176             | 2 525                 | 806                      | 31,9   |
| En intersection            | 19 524              | 14 962                | 1 077                    | 7,2  | 471               | 368                   | 69                       | 18,8   |
| Autoroute                  | 4 581               | 4 056                 | 289                      | 7,1  | 248               | 198                   | 37                       | 18,7   |
| Route nationale            | 3 954               | 3 280                 | 312                      | 9,5  | 308               | 230                   | 43                       | 18,7   |
| Route départementale       | 21 391              | 18 477                | 2 874                    | 15,6   | 2 416             | 1 918                 | 619                      | 32,3   |
| Voie communale             | 33 690              | 24 770                | 2 151                    | 8,7  | 622               | 500                   | 167                      | 33,4   |
| Autres voies               | 1 408               | 1 164                 | 94                       | 8,1  | 53                | 47                    | 9                        | 19,1   |
| 1 véhicule avec piéton(s)  | 11 622              | 9 381                 | 244                      | 2,6  | 477               | 420                   | 35                       | 8,3  |
| 1 véhicule sans piéton     | 13 510              | 11 579                | 2 924                    | 25,3   | 1 365             | 1 106                 | 542                      | 49   |
| <b>2 véhicules et plus</b> |                     |                       |                          |  |                   |                       |                          |  |
| - collision frontale       | 5 939               | 4 997                 | 739                      | 14,8   | 754               | 587                   | 152                      | 25,9   |
| - collision par le côté    | 18 668              | 14 519                | 818                      | 5,6  | 512               | 378                   | 51                       | 13,5   |
| - collision arrière        | 7 822               | 6 085                 | 543                      | 8,9  | 198               | 155                   | 38                       | 24,5   |
| - collision en chaîne      | 1 966               | 1 510                 | 98                       | 6,5  | 44                | 34                    | 3                        | 8,8  |
| - collisions multiples     | 2 038               | 1 559                 | 194                      | 12,4   | 214               | 146                   | 43                       | 29,5   |
| - autres collisions        | 3 459               | 2 117                 | 160                      | 7,6  | 83                | 67                    | 11                       | 16,4   |
| <b>Ensemble</b>            | <b>65 024</b>       | <b>51 747</b>         | <b>5 720</b>             | <b>11,1</b>                                      | <b>3 647</b>      | <b>2 893</b>          | <b>875</b>               | <b>30,2</b>                                      |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## Par départements

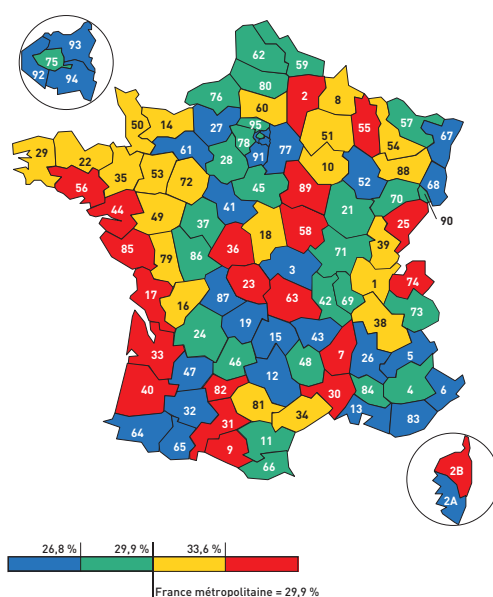
En cumulant les résultats sur cinq ans, on estime qu'en France la part de la mortalité dans des accidents avec alcool est de 29,9 %. Ce taux est très variable sur le territoire, allant de 42,6 % en Haute-Savoie à 9,5 % pour les Hautes-Alpes. La région Île-de-France se situe en dessous de la moyenne nationale.

La carte ci-dessous met clairement en évidence des zones où la proportion de tués avec alcoolémie positive est anormalement élevée : le Grand Ouest et le Nord-Est notamment.

À l'inverse, une bonne partie des départements du sud-est de la France ont des proportions de tués avec alcool moins élevées que les autres.



↓ ANNÉES 2007 À 2011 – PROPORTION DE TUÉS AVEC TAUX D'ALCOOL POSITIF  
PARMI LES TUÉS À TAUX CONNUS PAR DÉPARTEMENT



Source : ONISR, fichier des accidents.

**Les victimes**

Près d'une personne tuée sur la route sur trois l'est dans un accident avec un taux d'alcool positif.

En 2011, sont imputables à ces accidents avec taux d'alcool positif 9 % de l'ensemble des blessés légers, de 15 % des blessés hospitalisés et de 31 % des personnes tuées.

Si l'on extrapole ces chiffres à l'ensemble des accidents (y compris les accidents à alcoolémie indéterminée), on estime le nombre de personnes tuées dans un accident avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal, en 2011, à 1 221 et le nombre de personnes blessées à 9 182, dont 4 541 hospitalisées.

**Les victimes des accidents avec taux d'alcool positif en 2011**

↓ VICTIMES GRAVES D'ACCIDENTS PAR TYPE D'ACCIDENT ET PAR CLASSE D'ÂGE

| Classes d'âge   | Tués                             |   |   | Blessés hospitalisés            |   |   |
|-----------------|----------------------------------|---|---|---------------------------------|---|---|
|                 | Dans les accidents au taux connu | Dans les accidents au taux d'alcool positif | % de tués dans les accidents au taux d'alcool positif | Dans les accidents à taux connu | Dans les accidents au taux d'alcool positif | % de blessés hospitalisés dans les accidents au taux d'alcool positif |
| Âge indéterminé | 0                                | 0   | 0   | 5                               | 0   | 0   |
| 0-17 ans        | 271                              | 66  | 24,4  | 3543                            | 363   | 10,2  |
| 18-24 ans       | 621                              | 233   | 37,5  | 4 731                           | 987   | 20,9  |
| 25-44 ans       | 1 015                            | 410   | 40,4  | 7 867                           | 1 531                                       | 19,5  |
| 45-64 ans       | 699                              | 213   | 30,5  | 5 560                           | 760   | 13,7  |
| 65 ans et plus  | 526                              | 42  | 8   | 3 073                           | 156   | 5,1   |
| <b>Ensemble</b> | <b>3 132</b>                     | <b>964</b>                                  | <b>30,8</b>   | <b>24 779</b>                   | <b>3797</b>                                 | <b>15,3</b>   |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les 25-44 ans et les 18-24 ans sont les plus gravement touchés dans les accidents avec taux d'alcool positif. Les 25-44 ans représentent 41 % des personnes tuées et 20 % des blessés hospitalisés. Les 18-24 ans concentrent 38 % des personnes tuées et 21 % des blessés hospitalisés pour cette classe d'âge.

Par extrapolation à l'ensemble des victimes de 25-44 ans, on estime à 516 le nombre de personnes tuées de cette catégorie d'âge dans un accident avec un taux d'alcool positif. Pour les 18-24 ans, on estime ce nombre à 298.

Les plus de 65 ans sont les moins touchés dans les accidents graves avec alcool.

↓ VICTIMES D'ACCIDENTS AVEC TAUX D'ALCOOL POSITIF DANS LES ACCIDENTS AU TAUX CONNU

|  | Personnes tuées |            | Blessés hospitalisés |            | Blessés légers |            |
|--|-----------------|------------|----------------------|------------|----------------|------------|
|  | Nombre          | %          | Nombre               | %          | Nombre         | %          |
| Conducteurs au taux d'alcool positif                       | 667             | 69,2       | 2 197                | 57,9       | 1 346          | 36,8       |
| Passagers du conducteur au taux d'alcool positif           | 168             | 17,4       | 706                  | 18,6       | 673            | 18,4       |
| Usagers d'un autre véhicule                                | 90              | 9,3        | 764                  | 20,1       | 1 505          | 41,1       |
| Piétons heurtés par un conducteur au taux d'alcool positif | 39              | 4          | 130                  | 3,4        | 138            | 3,8        |
| Non renseignés   | 0               | 0          | 0                    | 0          | 0              | 0          |
| <b>Ensemble</b>  | <b>964</b>      | <b>100</b> | <b>3 797</b>         | <b>100</b> | <b>3 662</b>   | <b>100</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les accidents avec taux d'alcool positif, 69 % des personnes tuées sont des conducteurs à l'alcoolémie positive, 17 % sont leurs passagers et 4 % des piétons.

↓ ANNÉE 2011 - VICTIMES D'ACCIDENTS SELON LE MOMENT DES ACCIDENTS

|                        |                 | Personnes tuées      |                                  |   |   |
|------------------------|-----------------|----------------------|----------------------------------|---|---|
|                        |                 | Nombre total de tués | Dans les accidents à taux connus | Dans les accidents au taux d'alcool positif | % de tués dans les accidents au taux d'alcool positif |
| Semaine                | Jour            | 1 608                | 1 227                            | 153   | 12,5  |
|                        | Nuit            | 823                  | 657                              | 236   | 35,9  |
|                        | <b>Ensemble</b> | <b>2 431</b>         | <b>1 884</b>                     | <b>389</b>                                  | <b>20,6</b>   |
| Week-end ou jour férié | Jour            | 643                  | 518                              | 151   | 29,2  |
|                        | Nuit            | 889                  | 730                              | 424   | 58,1  |
|                        | <b>Ensemble</b> | <b>1 532</b>         | <b>1 248</b>                     | <b>575</b>                                  | <b>46,1</b>   |
| Ensemble               | Jour            | 2 251                | 1 745                            | 304   | 17,4  |
|                        | Nuit            | 1 712                | 1 387                            | 660   | 47,6  |
|                        | <b>Ensemble</b> | <b>3 963</b>         | <b>3 132</b>                     | <b>964</b>                                  | <b>30,8</b>   |

Source : ONISR, fichier des accidents.

|                        |          | Blessés hospitalisés                 |                                  |   |   |
|------------------------|----------|--------------------------------------|----------------------------------|---|---|
|                        |          | Nombre total de blessés hospitalisés | Dans les accidents à taux connus | Dans les accidents au taux d'alcool positif | % de blessés hospitalisés dans les accidents au taux d'alcool positif |
| Semaine                | Jour     | 14 004                               | 11 615                           | 661   | 5,7   |
|                        | Nuit     | 5 562                                | 4 602                            | 912   | 19,8  |
|                        | Ensemble | 19 566                               | 16 217                           | 1 573                                       | 9,7   |
| Week-end ou jour férié | Jour     | 5 522                                | 4 744                            | 675   | 14,2  |
|                        | Nuit     | 4 591                                | 3 818                            | 1 549                                       | 40,6  |
|                        | Ensemble | 10 113                               | 8 562                            | 2 224                                       | 26  |
| Ensemble               | Jour     | 19 526                               | 16 359                           | 1 336                                       | 8,2   |
|                        | Nuit     | 10 153                               | 8 420                            | 2 461                                       | 29,2  |
|                        | Ensemble | 26 679                               | 24 779                           | 3 797                                       | 15,3  |

Source : ONISR, fichier des accidents.

|                        |          | Blessés légers                 |                                  |   |   |
|------------------------|----------|--------------------------------|----------------------------------|---|---|
|                        |          | Nombre total de blessés légers | Dans les accidents à taux connus | Dans les accidents au taux d'alcool positif | % de blessés légers dans les accidents au taux d'alcool positif |
| Semaine                | Jour     | 28 085                         | 22 029                           | 720   | 3,3   |
|                        | Nuit     | 8 837                          | 6 958                            | 881   | 12,7  |
|                        | Ensemble | 36 922                         | 28 987                           | 1 601                                       | 5,5   |
| Week-end ou jour férié | Jour     | 8 070                          | 6 468                            | 573   | 8,9   |
|                        | Nuit     | 6 580                          | 5 163                            | 1 488                                       | 28,8  |
|                        | Ensemble | 14 650                         | 11 631                           | 2 061                                       | 17,7  |
| Ensemble               | Jour     | 36 155                         | 28 497                           | 1 293                                       | 4,5   |
|                        | Nuit     | 15 417                         | 12 121                           | 2 369                                       | 19,5  |
|                        | Ensemble | 51 572                         | 40 618                           | 3 662                                       | 9   |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Lors d'un accident de nuit, près d'une personne tuée sur deux l'est en présence d'un conducteur ayant un taux d'alcool positif (48 %).

Ce sont les nuits de fin de semaine qui sont particulièrement meurtrières en présence d'alcool. Si l'on extrapole à l'ensemble des personnes tuées sur la route, 517 personnes sont décédées suite à un accident dans ces circonstances, soit 13 % de la mortalité routière.

## LES CONDUCTEURS CONCERNÉS

## Typologie des conducteurs concernés

↓ ANNÉE 2011 – CONDUCTEURS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL OU MORTEL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

| Conducteurs                     | Impliqués dans un accident corporel |                          |  | Impliqués dans un accident mortel |                          |  |
|---------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--|-----------------------------------|--------------------------|--|
|                                 | Au taux d'alcool connu              | Au taux d'alcool positif | % d'impliqués dans un accident corporel au taux d'alcool positif | Au taux d'alcool connu            | Au taux d'alcool positif | % d'impliqués dans un accident mortel au taux d'alcool positif |
| Selon le type de véhicule       |                                     |                          |  |                                   |                          |  |
| Bicyclettes                     | 3 477                               | 71                       | 2  | 109                               | 7                        | 6,4  |
| Cyclomoteurs                    | 8 434                               | 765                      | 9,1  | 179                               | 67                       | 37,4   |
| Motocyclettes                   | 13 134                              | 744                      | 5,7  | 617                               | 151                      | 24,5   |
| Voitures de tourisme (VT)       | 57 601                              | 3 820                    | 6,6  | 3 029                             | 613                      | 20,2   |
| Camionnettes                    | 5 114                               | 251                      | 4,9  | 362                               | 33                       | 9,1  |
| Poids lourds                    | 3 033                               | 26                       | 0,9  | 522                               | 0                        | 0  |
| Transport en commun             | 967                                 | 4                        | 0,4  | 48                                | 0                        | 0  |
| Autres véhicules                | 1 178                               | 108                      | 9,2  | 105                               | 18                       | 17,1   |
| Selon le sexe                   |                                     |                          |  |                                   |                          |  |
| Hommes                          | 67 610                              | 5 189                    | 7,7  | 4 046                             | 821                      | 20   |
| Femmes                          | 25 328                              | 600                      | 2,4  | 925                               | 68                       | 7,4  |
| Selon l'âge                     |                                     |                          |  |                                   |                          |  |
| Age indéterminé                 | 25                                  | 1                        | 4  | 0                                 | 0                        |  |
| 0-17 ans                        | 3 522                               | 83                       | 2,4  | 97                                | 10                       | 10,3   |
| 18-24 ans                       | 18 276                              | 1 367                    | 7,5  | 977                               | 220                      | 22,5   |
| 25-44 ans                       | 39 900                              | 2 886                    | 7,2  | 1 978                             | 424                      | 21,4   |
| 45-64 ans                       | 24 142                              | 1 306                    | 5,4  | 1 369                             | 213                      | 15,6   |
| 65 ans et plus                  | 7 073                               | 146                      | 2,1  | 550                               | 22                       | 4  |
| <b>Ensemble des conducteurs</b> | <b>92 938</b>                       | <b>5 789</b>             | <b>6,2</b>   | <b>4 971</b>                      | <b>889</b>               | <b>17,9</b>  |

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011, la part des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident corporel est de 6,2 % et de 18 % dans les accidents mortels. Extrapolé à l'ensemble des conducteurs, on estime que 6 685 conducteurs sont impliqués dans ce type d'accident corporel, dont 1 036 impliqués dans un accident mortel.

Les conducteurs masculins sont très fortement surreprésentés dans les accidents avec un taux d'alcool positif. Ils représentent 87 % des conducteurs dans les accidents corporels au taux d'alcool supérieur au taux légal et 92 % dans les accidents mortels.

Concernant les catégories de conducteurs les plus en cause, on note que plus d'un cyclomotoriste sur trois (37 %), un motocycliste sur quatre (25 %) et un conducteur de VT sur cinq également (20 %), parmi ceux impliqués dans un accident mortel, présentent un taux d'alcool supérieur au taux légal.

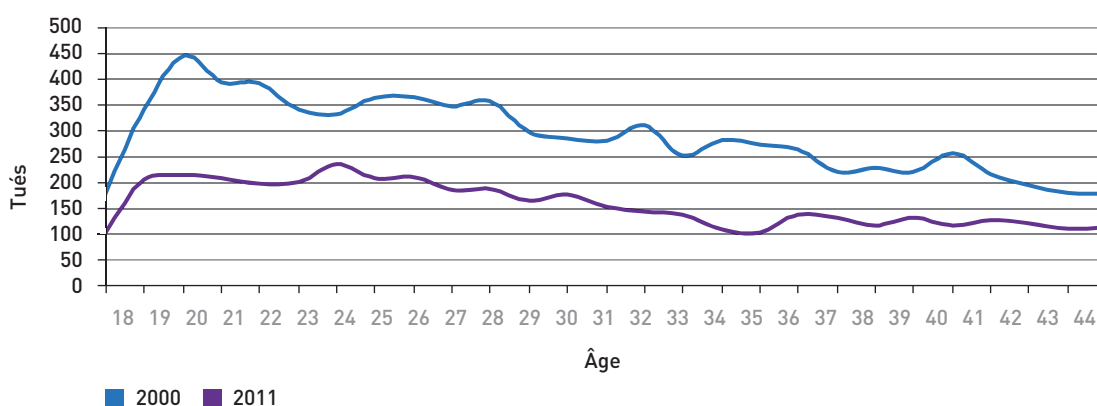
À l'inverse, on note la très faible représentation des autres catégories d'usagers : aucun chauffeur de poids lourds impliqué dans un accident mortel conduisait avec une alcoolémie supérieure au taux légal. De

même qu'aucun conducteur de transports en commun n'était concerné. Les cyclistes sont également peu en cause (6,4 %).

Selon l'âge, la part des conducteurs impliqués dans un accident mortel en présence d'alcool est, en 2011, légèrement plus élevée pour la classe d'âge des 18-24 ans (23 %) que pour celle des 25-44 ans (22 %). Par contre, cette proportion est faible pour les plus de 65 ans et plus (4 %).

Dans les accidents corporels, on observe depuis 2000 une évolution de la répartition des conducteurs impliqués dans les accidents corporels avec un taux alcool positif selon l'âge, le pic de la classe d'âge 19-21 ans s'estompant pour une plage plus large allant de 19 à 30 ans.

↓ NOMBRE DE CONDUCTEURS POSITIFS IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS POUR LA TRANCHE D'ÂGE 18-44 ANS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ PART DES CONDUCTEURS AU TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS MORTELS

|   | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Part des conducteurs au taux d'alcool connu                         | 76,3 % | 74,2 % | 72 %   | 70,1 % | 68,9 % | 92 %   | 83,3 % | 83,8 % | 84,2 % | 86,1 % | 85,2 % | 85,8 % |
| Part des conducteurs au taux d'alcool positif (alcoolémies connues) | 16,3 % | 16,6 % | 15,4 % | 16,5 % | 16,1 % | 16,9 % | 16,5 % | 16,9 % | 16,5 % | 17,9 % | 18 %   | 17,9 % |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le tableau ci-dessus met en évidence le fait que, même si la part des conducteurs au taux d'alcool connu augmente régulièrement, la part des conducteurs au taux d'alcool positif reste stable. Ce constat permet de vérifier l'hypothèse utilisée pour extrapoler les enjeux des accidents avec alcool à l'ensemble des accidents, selon laquelle les accidents à taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec alcool et sans alcool de façon identique.

↓ CONDUCTEURS DE VOITURES DE TOURISME (VT) IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL OU MORTEL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

| Conducteurs                      | Impliqués dans un accident corporel |                          | Impliqués dans un accident mortel |                          |
|----------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------|
|                                  | Avec taux d'alcool positif          | Avec taux d'alcool connu | Avec taux d'alcool positif        | Avec taux d'alcool connu |
| Ceinturés                        | 2 852                               | 46 884                   | 383                               | 2 185                    |
| Non ceinturés                    | 364                                 | 547                      | 167                               | 92                       |
| Port de ceinture indéterminé     | 604                                 | 6 350                    | 63                                | 139                      |
| Taux de port de la ceinture en % | 88,7                                | 98,8                     | 69,6                              | 96                       |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Outre le fait de conduire avec un taux d'alcool positif, les conducteurs de véhicules légers impliqués dans un accident corporel oublient souvent de boucler leur ceinture. Ainsi, 11,3 % des conducteurs avec un taux d'alcool positif étaient non ceinturés et surtout 30,4 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels n'étaient pas ceinturés.

## Les taux d'alcool

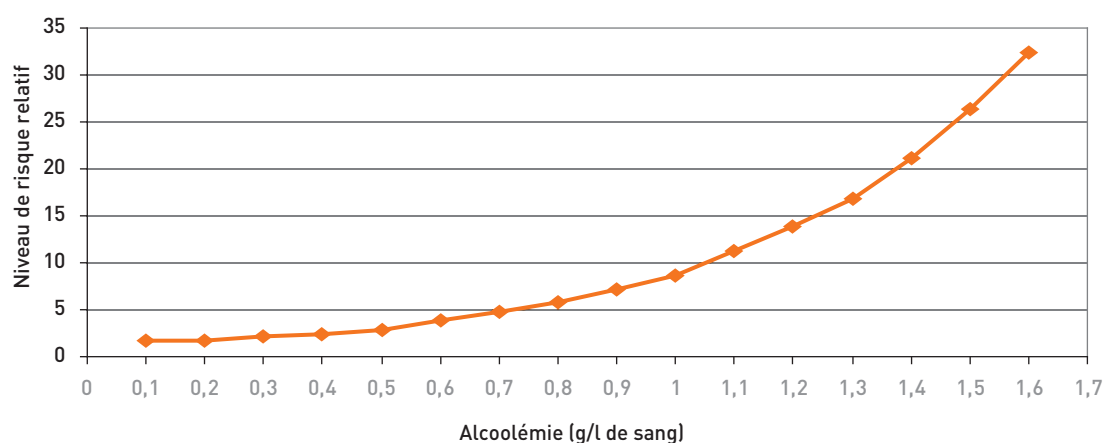
↓ ANNÉE 2011 – CONDUCTEURS AU TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT SELON LEUR TAUX D'ALCOOL

| Taux d'alcool   | Impliqués dans un accident corporel | % du total | Impliqués dans un accident mortel | % du total |
|-----------------|-------------------------------------|------------|-----------------------------------|------------|
| 0,5 - 0,79 g/l  | 670                                 | 11,6       | 75                                | 8,4        |
| 0,80 - 1,49 g/l | 1 966                               | 34         | 281                               | 31,6       |
| 1,5 - 1,99 g/l  | 1 455                               | 25,1       | 215                               | 24,2       |
| 2 - 2,99 g/l    | 1 442                               | 24,9       | 259                               | 29,1       |
| 3 g/l et plus   | 256                                 | 4,4        | 59                                | 6,6        |
| <b>Total</b>    | <b>5 789</b>                        | <b>100</b> | <b>889</b>                        | <b>100</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Rappelons que l'allure de la relation entre le niveau de risque et l'alcoolémie du conducteur est de type exponentiel (voir le graphique ci-dessous). À 0,5 g/l, le risque relatif pour le conducteur alcoolisé d'être impliqué dans un accident corporel grave est proche de 3. À 1 g/l, le risque relatif passe à 8. À 1,6 g/l, il avoisine les 32.

↓ RISQUE RELATIF D'ACCIDENT CORPOREL GRAVE SELON LE TAUX D'ALCOOLÉMIÉ



Source : Maycok 1997.

On note que la proportion des conducteurs ayant un taux d'alcool entre 0,5 g/l et 0,8 g/l est relativement stable depuis 2000.

Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels sont légèrement plus élevées et sont réparties dans les mêmes proportions.

↓ POURCENTAGE DE 0,5-0,79 G/L DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

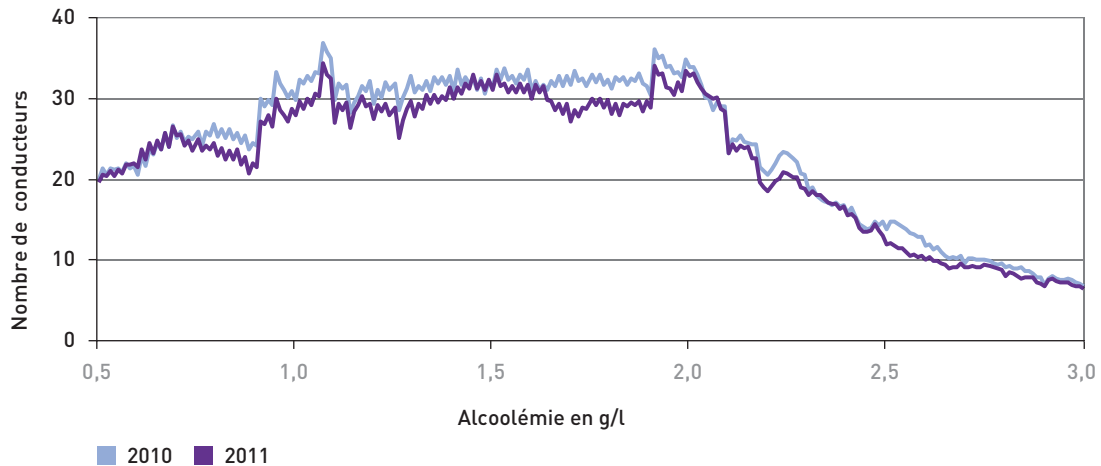
| Année | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| %     | 10,2 | 10,3 | 10,6 | 10,6 | 11,8 | 12,5 | 12,3 | 12,4 | 11,2 | 11,3 | 12   | 11,6 |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Plus d'un accident corporel avec alcool sur quatre (29 %) met en présence un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur ou égal à 2 g/l, plus d'un sur deux (54 %) avec un taux supérieur ou égal à 1,5 g/l et 88 % avec un taux supérieur ou égal à 0,8 g/l

## Conducteurs avec un taux d'alcool positif impliqués dans un accident selon le taux d'alcool en 2011

↓ ANNÉES 2010 À 2011 – RÉPARTITION DES CONDUCTEURS AVEC UN TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT SELON LE TAUX D'ALCOOL



Source : ONISR, fichier des accidents.

## ESTIMATION DU NOMBRE DE VIES HUMAINES ÉPARGNABLES EN L'ABSENCE DU FACTEUR ALCOOL

À partir des données 2011 sur le lien entre l'alcool et les accidents de la route, le nombre de vies humaines, parmi les 1 221 personnes tuées dans un accident en présence du facteur « alcool » (chiffre extrapolé), qui auraient pu être préservées si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé, peut être estimé approximativement selon la méthode suivante.

### Estimation de l'alcoolémie dans les accidents

Il faut en premier lieu connaître la proportion dans la circulation des conducteurs ayant une alcoolémie positive. L'alcoolémie positive des conducteurs en général (c'est-à-dire en dehors des accidents) est mal connue. Elle est de 3,1 % en 2011 lors de contrôles préventifs, mais ceux-ci ne peuvent être considérés comme un échantillon représentatif puisque les forces de l'ordre ciblent en général leur contrôle.

Nous disposons dans le fichier BAAC de la variable « responsable présumé », qui est une information précieuse pour évaluer l'alcoolémie positive des conducteurs, en recourant à la méthode du « second conducteur ». On désigne par « second conducteur » les conducteurs présumés non responsables impliqués dans un accident mortel. On considère qu'ils constituent un échantillon de fait représentatif de l'ensemble des conducteurs dans la circulation, et donc que leur taux d'alcoolisation reflète le taux d'alcoolisation de cet ensemble (c'est-à-dire le « taux de prévalence » de l'alcool au volant).

↓ TAUX D'ALCOOL POSITIF DES SECONDS CONDUCTEURS LA SEMAINE ET LE WEEK-END

|                                  | Accidents corporels | Accidents mortels |
|----------------------------------|---------------------|-------------------|
| En semaine                       | 0,56 %              | 1,25 %            |
| Le week end                      | 1,60 %              | 5,06 %            |
| Ensemble des accidents corporels | 0,80 %              | 2,35 %            |

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011, avec cette méthode, nous avons, pour le conducteur présumé non responsable (le « second conducteur »), une présence d'alcoolémie de 0,80 % pour les accidents corporels et de 2,35 % pour les accidents mortels. Noter que ces proportions diffèrent du taux constaté à l'occasion des contrôles préventifs (3,1 %).

Le taux d'alcool des conducteurs présumés non responsables (seconds conducteurs) impliqués dans les accidents corporels est 2,9 fois plus élevé le week-end qu'en semaine.

Le taux d'alcool des conducteurs présumés non responsables (seconds conducteurs) impliqués dans les accidents corporels est 2,9 fois plus élevé le week-end qu'en semaine.

Pour les accidents mortels, la part des conducteurs présumés non responsables est de 2,35 % en 2011 contre 2,95 % en 2010. C'est l'un des éléments entrant dans le calcul.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS AU TAUX D'ALCOOL CONNU PAR TYPES D'ACCIDENTS

|  | Accidents mortels | Accidents non mortels | Ensemble (accidents corporels) |
|--|-------------------|-----------------------|--------------------------------|
| Accidents avec alcool                        | 875               | 4 845                 | 5 720                          |
| Accidents sans alcool                        | 2 018             | 44 009                | 46 027                         |
| Accidents au taux d'alcool connu (ATC)       | 2 893             | 48 854                | 51 747                         |
| Accidents au taux d'alcool indéterminé (ATI) | 754               | 12518                 | 13 272                         |
| <b>Ensemble (ATC+ATI)</b>                    | <b>3 647</b>      | <b>61 377</b>         | <b>65 024</b>                  |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce calcul utilise ensuite la connaissance des accidents en fonction de leur gravité (mortels ou non) et de leur statut alcool tel que le synthétise le tableau ci-dessus.

**Évaluation du nombre d'accidents mortels qui pourraient être évités**

Pour estimer le nombre d'accidents mortels qui auraient pu être évités, on part des accidents à taux d'alcool connu en utilisant la méthode de l'odds ratio<sup>3</sup>. Lorsque le risque est faible, c'est une méthode statistique d'estimation du risque relatif basé sur le rapport des produits croisés.

Les taux utilisés sont, d'une part, la proportion des conducteurs au taux d'alcool positif parmi les conducteurs présumés non responsables dans un accident mortel, tel que précédemment calculé (2,35 %), assimilé au taux de prévalence de l'alcool au volant dans la circulation générale et, d'autre part, la part des accidents mortels avec un taux d'alcool positif (30,2 %). On fait l'hypothèse que cette part des accidents mortels avec un taux d'alcool positif est égale à la part de conducteurs avec un taux d'alcool positif dans les accidents mortels.

↓ CONDUCTEURS PRESUMÉS RESPONSABLES

| Accidents mortels                     | Avec taux d'alcool positif | Avec taux d'alcool négatif |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Conducteurs présumés non responsables | p=2,35%                    | 1-p=97,65%                 |
| Conducteurs présumés responsables     | q=30,2%                    | 1-q=69,8%                  |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le risque relatif d'être responsable d'un accident mortel lorsqu'on a bu, estimé par l'odds-ratio calculé sur les cas à taux d'alcool connu, est égal à  $ORR = q \times (1 - p) / (p \times (1 - q)) = 18$ .

Par analogie avec la ceinture de sécurité où l'on se sert de l'odds-ratio pour calculer l'efficacité du dispositif, on peut calculer « l'efficacité » d'un conducteur non responsable avec un taux d'alcool inférieur au taux légal afin de ne pas rendre mortel l'accident dans lequel il a été impliqué.

Cette « efficacité » serait de :

$$1 - (1/ORR) = 94 \%$$

<sup>3</sup> Méthode statistique déterminant le rapport de chance ou risque relatif approché. Il permet de mesurer l'effet d'un facteur.



### Évaluation du nombre de vies humaines épargnables

Ainsi, le nombre de vies qui auraient pu être épargnées si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcool positif serait de :

$964 \times 94 \% = 909$ , soit 29 % des tués dans les accidents mortels à taux d'alcool connu = (909/3 132).

En extrapolant à l'ensemble des victimes et en supposant que les accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec taux d'alcool positif et taux d'alcool négatif de façon identique à ceux à taux d'alcool connu, environ 1 146 vies auraient pu être préservées.

Sachant que les 875 accidents mortels avec un taux d'alcool positif ont entraîné la mort de 964 personnes, on calcule le nombre d'accidents mortels qui auraient alors été évités : environ 1 042.

### CONNAISSANCE SUR LA PRÉSENCE DE STUPÉFIANTS DANS LES ACCIDENTS

L'enquête de référence SAM (stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière (projet SAM) – convention OFDT/CEESAR – septembre 2005), menée en 2002-2003, avait permis d'évaluer à 230 le nombre annuel de personnes tuées sur la route imputables au cannabis, directement ou indirectement (surrésponsabilité et survulnérabilité), sur la base d'une enquête qui avait tout juste précédé la création du délit de conduite sous l'emprise de stupéfiants par la loi n° 2003-87, dite loi Dell'Agnola, applicable au 31 mars 2003.

La fraction de mortalité attribuable au cannabis selon cette enquête historique ne peut donc pas être extrapolée pour 2011 : d'une part le cadre légal a fondamentalement changé, d'autre part les pratiques générales de consommation de stupéfiants dans la population ont évolué. L'enquête SAM n'a pas fait encore l'objet d'une actualisation à ce jour. Cependant, ses évaluations de risques relatifs restent, elles, valables : sous influence d'alcool seul, le risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5. Le même risque n'est multiplié que par 1,8 sous influence de cannabis seul, mais par 14 en cas d'association alcool + cannabis (observée dans plus d'un tiers des cas mortels avec facteur cannabis).

Depuis, une rubrique « drogue » a été ajoutée au recueil des données « accidents ». Elle est exploitée depuis 2008 mais les résultats issus de cette rubrique restent encore non représentatifs de la présence de drogue dans les accidents, car cette rubrique du fichier BAAC n'est renseignée que dans 5 cas sur 10.

En 2011, l'exploitation de cette rubrique donne 1 832 accidents corporels dont 455 accidents mortels (soit 12,5 % de la totalité d'entre eux) où au moins un conducteur a subi un test positif au cannabis, que l'accident lui soit imputable ou non. Ces accidents mortels avec facteur cannabis établi ont provoqué 499 décès (soit 12,6 % de la mortalité routière d'ensemble). Parallèlement, le bilan statistique de l'année 2011 sur « le comportement des usagers de la route » établi par le ministère de l'intérieur recense en 2011, 4 600 dépistages aux stupéfiants dans les accidents mortels dont 509 tests positifs, soit 11,1 %.

## ↓ BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SELON LES RÉSULTATS DES DÉPISTAGES DE DROGUE – ANNÉES 2 008-2 011

561

| Année | Résultats examens drogue<br>(dépistage et prise de sang) | Accidents <sup>1</sup> |              |              |              | Victimes <sup>2</sup> |              |               |              |
|-------|--|------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|--------------|---------------|--------------|
|       |  | Corporels              |              | Dont mortels |              | Tués                  |              | Blessés       |              |
| 2008  | Résultats positifs                                       | 1 314                  | 1,8 %        | 438          | 11,1 %       | 498                   | 11,6 %       | 1 758         | 1,9 %        |
|       | Résultats négatifs                                       | 2 935                  | 3,9 %        | 1 343        | 3,1 %        | 1 475                 | 34,5 %       | 3 241         | 3,5 %        |
|       | Indéterminés   | 70 238                 | 94,3 %       | 2 152        | 54,7 %       | 2 302                 | 53,8 %       | 88 799        | 94,7 %       |
|       | <b>Ensemble</b>  | <b>74 487</b>          | <b>100 %</b> | <b>3 933</b> | <b>100 %</b> | <b>4 275</b>          | <b>100 %</b> | <b>93 798</b> | <b>100 %</b> |
| 2009  | Résultats positifs                                       | 1 526                  | 2,1 %        | 467          | 11,8 %       | 510                   | 11,9 %       | 2 060         | 2,3 %        |
|       | Résultats négatifs                                       | 3 915                  | 5,4 %        | 1 475        | 37,3 %       | 1 592                 | 37,3 %       | 4 276         | 4,7 %        |
|       | Indéterminés   | 66 874                 | 92,5 %       | 2 014        | 50,9 %       | 2 171                 | 50,8 %       | 84 598        | 93 %         |
|       | <b>Ensemble</b>  | <b>72 315</b>          | <b>100 %</b> | <b>3 956</b> | <b>100 %</b> | <b>4 273</b>          | <b>100 %</b> | <b>90 934</b> | <b>100 %</b> |
| 2010  | Résultats positifs                                       | 1 521                  | 2,3 %        | 468          | 12,6 %       | 522                   | 13,1 %       | 2 007         | 2,4 %        |
|       | Résultats négatifs                                       | 4 147                  | 6,2 %        | 1 403        | 37,9 %       | 1 502                 | 37,6 %       | 4 763         | 5,6 %        |
|       | Indéterminés   | 61 620                 | 91,6 %       | 1 835        | 49,5 %       | 1 968                 | 49,3 %       | 77 691        | 92 %         |
|       | <b>Ensemble</b>  | <b>67 288</b>          | <b>100 %</b> | <b>3 706</b> | <b>100 %</b> | <b>3 992</b>          | <b>100 %</b> | <b>84 461</b> | <b>100 %</b> |
| 2011  | Résultats positifs                                       | 1 832                  | 2,8 %        | 455          | 12,5 %       | 499                   | 12,6 %       | 2 452         | 3 %          |
|       | Résultats négatifs                                       | 9 341                  | 14,4 %       | 1 619        | 44,4 %       | 1 752                 | 44,2 %       | 11 332        | 13,9 %       |
|       | Indéterminés   | 53 851                 | 82,8 %       | 1 573        | 43,1 %       | 1 712                 | 43,2 %       | 67 467        | 83 %         |
|       | <b>Ensemble</b>  | <b>65 024</b>          | <b>100 %</b> | <b>3 647</b> | <b>100 %</b> | <b>3 963</b>          | <b>100 %</b> | <b>81 251</b> | <b>100 %</b> |

<sup>1</sup> Un accident est dit « à résultat positif » (pour la drogue) si l'un au moins des conducteurs impliqués est testé positif ; il est « à résultat négatif » si tous les conducteurs impliqués sont testés négatifs ; sinon (aucun conducteur positif et au moins un conducteur indéterminé), il est dit « indéterminé ».

<sup>2</sup> Dans le tableau ci-dessus, une victime (quoique pas forcément en cause) est référencée comme « à résultat positif », « à résultat négatif » ou « indéterminé » selon que son accident est établi comme tel.

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ÉTUDES ET RECHERCHES SUR L'INFLUENCE DES MÉDICAMENTS DANS LES ACCIDENTS

## CESIR A

**Combinaison d'études sur la santé et l'insécurité routière : santé et insécurité routière, influence de la consommation de médicaments**

 Commanditaire DSCR/AFFSAPS  
 Titulaire INSERM dans le cadre du PREDIT

Responsable : Emmanuel Lagarde

Contributeurs : Bernard Laumon (UMRESTTE/IFSTAR), Anne Castot (AFSSAPS), Yvon Merlière (CNAM-TS), Philippe Rulens (Trans-PV AGIRA), Nicholas Moore (INSERM U657), Jean-François Dartigues (IFR 99 de santé publique), Marcel Goldberg (INSERM U687).

Certains médicaments peuvent avoir un retentissement sur les capacités de conduite de manières diverses : le plus souvent du fait d'une somnolence. Ils peuvent entraîner aussi des modifications du comportement, des vertiges, des troubles de la coordination et de la vue, etc. L'Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé (AFSSAPS) dans démarche préventive, dès 2003, mettait au point un système d'informa-

tion plus affiné destiné aux usagers. Ils étaient mis en garde sur les risques de conduire automobile sous l'emprise de médicaments. Trois pictogrammes allant du niveau de risque 1 au niveau 3 sont apposés sur les emballages sur la base des effets identifiés au cours des études expérimentales, cliniques et dans les données de pharmacovigilance.

Toutefois, les données épidémiologiques sur ce risque sont quasiment inexistantes. Comparativement à d'autres produits susceptibles d'altérer les capacités de conduite (alcool, drogues illicites), le rôle des médicaments est plus difficile à étudier du fait de la grande diversité des substances qu'ils contiennent.

L'objectif a été d'étudier le risque d'accident lié aux médicaments, en mettant en regard les données de remboursement des médicaments de l'assurance maladie avec celles sur les accidents de la circulation recueillies par les forces de l'ordre. Cette étude est le fruit d'une collaboration entre l'AFSSAPS, l'INSERM, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) et l'IFSTTAR.

Il s'agit de la plus importante étude menée à ce jour avec plus de 70 000 conducteurs, impliqués dans un accident corporel sur une période de trois ans (2005 à 2008). C'est aussi la première étude de ce type qui permet de comparer les consommations de médicaments chez les conducteurs responsables et non responsables d'accidents.

Les résultats montrent :

- que la prise de médicaments comportant un pictogramme de niveau 2 ou de niveau 3 est associée à une augmentation significative du risque d'être responsable d'un accident ;
- que ce risque augmente avec le nombre de ces médicaments potentiellement dangereux consommés ;
- que la proportion d'accidents de la route qui leur est attribuable est estimée à environ 3 %.

Outre son apport à une meilleure connaissance de l'accidentologie liée au médicament, l'étude montre la pertinence de la classification élaborée par l'AFSSAPS en 2005. En effet, les médicaments de niveau 1, bien qu'ayant des effets reconnus comme pouvant retentir sur les capacités de conduite, n'ont pas, en pratique, d'incidence sur l'accidentologie. Le risque principal provient bien des médicaments de niveau 2 (fond orange) et de niveau 3 (fond rouge). Pour l'essentiel, ce sont des anxiolytiques, des hypnotiques, des antiépileptiques et des antidépresseurs. Cette étude confirme qu'il est indispensable que les patients, amenés à prendre ce type de médicaments, respectent les messages de bon usage qui accompagnent les pictogrammes correspondants.

Le projet a d'abord fait l'objet de publications dans les revues *Pharmacoepidemiol Drug Saf* 2009 Aug ; 18 (8) : 647-58 ; *PLoS Med* 7 (11) : e1000366. doi : 10.1371/journal.pmed.1000366.

Les premiers résultats ont fait l'objet d'une communication à la conférence Safety 2010 de Londres de septembre 2010. Par ailleurs, plusieurs communications ont été faites dans des séminaires d'animation scientifique du PREDIT.

Un article traitant des hypnotiques apparentés aux benzodiazépines a été accepté dans une revue spécialisée : *Clinical Pharmacology and Therapeutics* 2011 (In Press).

## CESIR II (suite CESIR A)

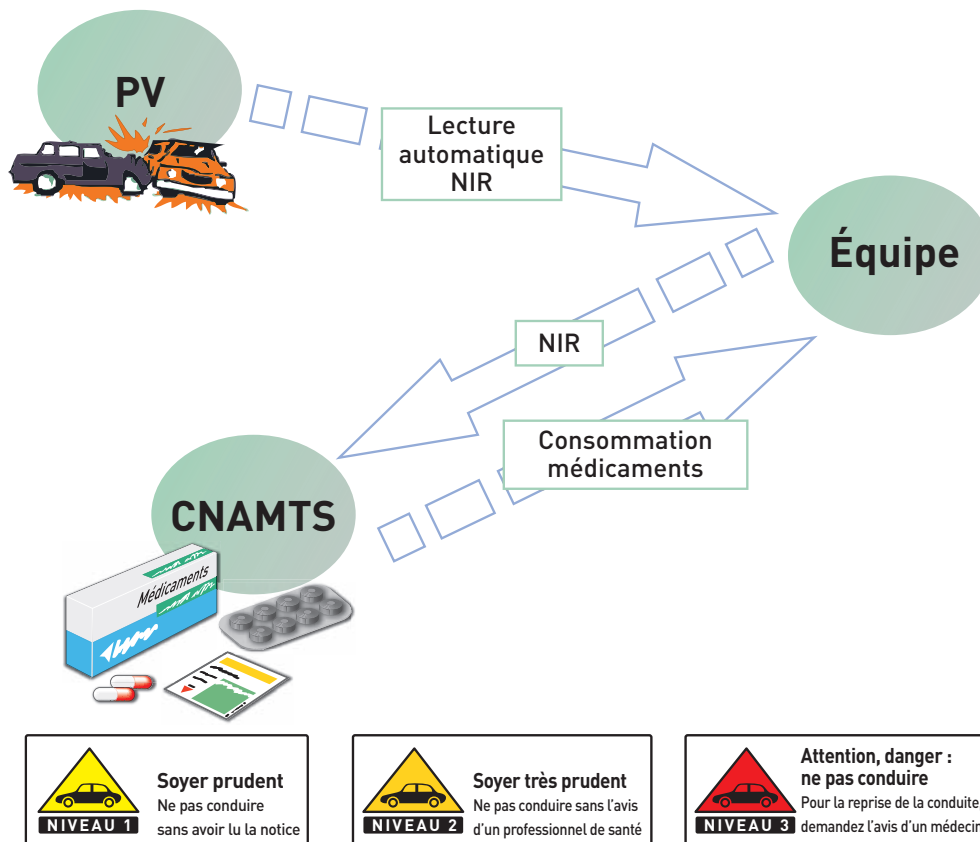
### Combinaison d'études sur la santé et l'insécurité routière : santé et insécurité routière, influence de la consommation de médicaments

Commanditaire DSCR/AFFSAPS  
Titulaire INSERM dans le cadre du PREDIT

Responsable : Emmanuel Lagarde

Contributeurs : Bernard Laumon (UMRESTTE/IFSTAR), Anne Castot (AFSSAPS), Yvon Merlière (CNAMTS), Philippe Rulens (Trans-PV AGIRA), Nicholas Moore (INSERM U657), Jean-François Dartigues (IFR 99 de santé publique), Marcel Goldberg (INSERM U687).

CESIR A a permis de montrer qu'un peu plus de 3 % des accidents de la route en France étaient attribuables à une consommation de médicament, ce qui correspond à 120 morts et 2 500 blessés chaque année.



Les médicaments présentant un risque pour la conduite sont classés parmi les grandes classes thérapeutiques suivantes : benzodiazépines, hypnotiques et anxiolytiques, antidépresseurs, hypnotiques apparentés aux benzodiazépines, antiépileptiques et substituts des stupéfiants correspondant aux pictogrammes niveaux 2 sur fond orange et 3 sur fond rouge.

La mise en relation des bases de données nationales sur les consommations de soin et sur les accidents de la circulation a permis d'établir des liens entre le risque routier, les pathologies et les consommations de médicaments. Une suite est engagée qui vise à tirer parti de la maîtrise des procédures lourdes et complexes développées dans le projet CESIR A dans l'objectif de :

- fournir les indicateurs aptes à suivre l'évolution du risque d'accident lié aux médicaments et à évaluer l'impact des mesures prises (pictogrammes et sensibilisations) ;
- détecter les risques potentiels des molécules nouvellement mises sur le marché ;
- approfondir et confirmer les hypothèses nées des analyses conduites sur la période 2005-2008, en particulier en ce qui concerne les molécules dont la faible consommation rendait incertains les résultats des comparaisons statistiques.

L'échantillon de l'étude devrait porter sur 100 000 conducteurs ou piétons impliqués dans un accident corporel de la route et pour lesquels les données de délivrance de médicament seront disponibles.

CESIR II suivra la même procédure d'extraction des données que CESIR A, c'est-à-dire les accidents survenus sur les périodes de juin 2008 à décembre 2011.

# Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite

Ce chapitre se propose d'examiner les accidents à la suite desquels sont relevés trois comportements à caractère délictueux : deux infractions de type « papiers » (le défaut d'assurance et le défaut de permis), ainsi que le délit de fuite après l'accident.

Leur nombre étant plutôt en progression depuis quelques années, ce chapitre tente de cerner le profil des usagers concernés.

## ÉVOLUTION GÉNÉRALE SUR DIX ANS

### Méthodologie

Les taux de conducteurs commettant des infractions sont calculés à partir du nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels ou mortels. Pour le calcul des véhicules sans assurance, les bicyclettes, les véhicules et conducteurs en fuite ont été exclus. Pour le calcul des conducteurs sans permis, sont considérés tous les conducteurs de véhicules nécessitant un permis, véhicules et conducteurs en fuite exclus.

### Évolution des trois infractions relevées lors des accidents corporels

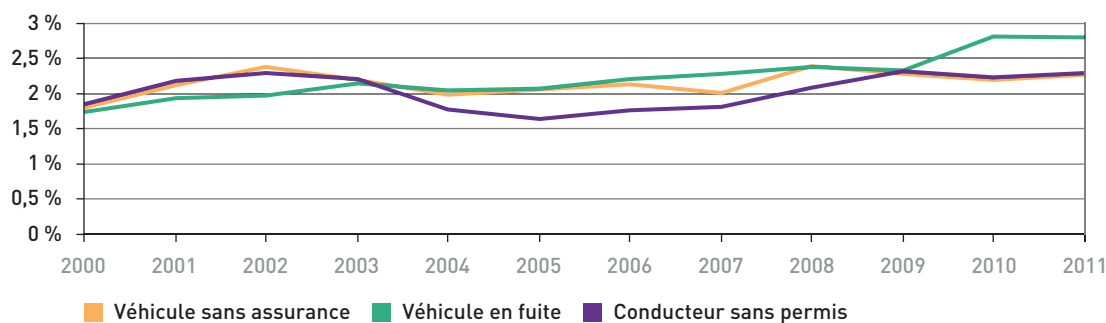
Le graphique ci-dessous montre l'évolution depuis 2000 des trois infractions étudiées.

Les véhicules ou conducteurs en fuite suivent la même tendance à la hausse passant de 1,7 % à 2,8 % sur la période. Par ailleurs, on observe une stagnation en 2011 par rapport à 2010 pour cette infraction.

Les conducteurs sans permis et les véhicules non assurés qui avaient globalement baissé entre 2002 et 2007, semblent se rapprocher autour d'une valeur commune de 2,3 %.

En 2011, ces infractions représentent respectivement dans les accidents corporels 2,3 % pour les conducteurs sans permis, 2,3 % pour les véhicules sans assurance et 2,8 % pour les délits de fuite.

#### ↓ PART D'USAGERS SELON LES TROIS COMPORTEMENTS DÉLICTEUX DEPUIS 2000 LORS D'ACCIDENTS CORPORELS



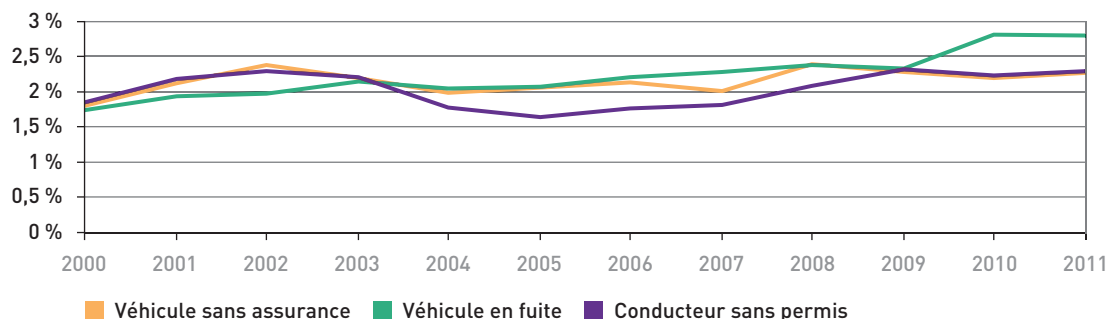
Source : ONISR, fichier des accidents.

### Évolution des trois infractions relevées lors des accidents mortels

Le graphique ci-dessous montre dans les accidents mortels la stabilité pour l'infraction « véhicule ou conducteur en fuite » et une nette tendance à la hausse depuis 2000 pour les infractions « conduite sans

permis » (2,2 % en 2000 contre 4 % en 2011 soit + 1,8 point) ou « sans assurance » (2,4 % en 2000 contre 3,6 % en 2011 soit + 1,2 point).

↓ PART D'USAGERS SELON LES TROIS COMPORTEMENTS DÉLICTUELS DEPUIS 2000 LORS D'ACCIDENTS MORTELS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les taux de fuite en cas d'accident mortel sont extrêmement faibles, inférieurs à 1 % (moins d'une cinquantaine par an) : le délit de fuite se produit plus souvent en cas d'accidents légers, si le conducteur en question n'est pas trop choqué, ni son véhicule trop accidenté pour quitter ensuite les lieux de l'accident.

## LES DÉFAUTS D'ASSURANCE

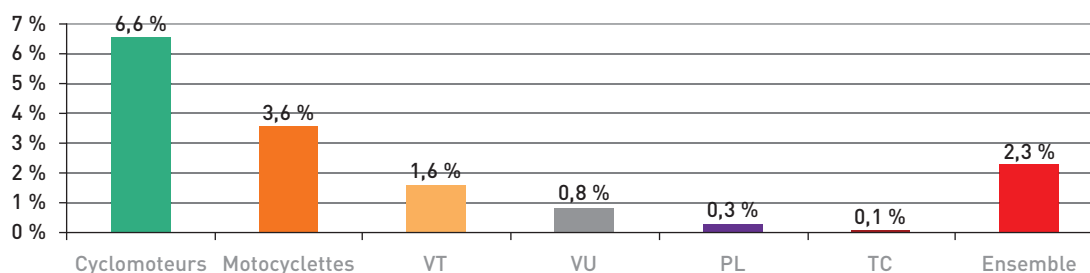
### Selon la catégorie de véhicule

Parmi les 2,3 % de véhicules sans assurance, un sur deux concerne un deux-roues motorisé (51 %) alors que les deux-roues motorisés ne constituent que 26 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels (hors bicyclettes, tracteurs agricoles, voiturettes, quads, engins spéciaux, trains, tramways, autres).

Ainsi, 6,6 % des cyclomoteurs et 3,6 % des motocyclettes ne sont pas assurés lors de l'accident.

Pour les autres catégories de véhicules, les taux de défaut d'assurance sont plus faibles, avec seulement 1,6 % pour les voitures de tourisme et 0,8 % pour les véhicules utilitaires légers.

↓ ANNÉE 2010 - POURCENTAGE DE VÉHICULES SANS ASSURANCE PARMIS LES VÉHICULES IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL (à l'exception des véhicules et conducteurs en fuite, des bicyclettes, tracteurs agricoles, voiturettes, quads, engins spéciaux, trains, tramways, autres)



Source : ONISR, fichier des accidents.

### Selon l'âge du conducteur

On constate que la part d'usagers non assurés décroît avec l'âge : 4,2 % des 15-24 ans ne sont pas assurés contre 0,3 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 42 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2011 alors qu'ils ne représentent que 23 % des conducteurs impliqués.

L'âge moyen des conducteurs sans assurance est largement en dessous de celui des conducteurs avec assurance impliqués dans un accident corporel (31 ans contre 39 ans).

Les usagers de voitures de tourisme sans assurance sont pour 30 % d'entre eux âgés de moins de 25 ans alors que ces jeunes ne constituent que 20 % des usagers de véhicules légers impliqués dans les accidents corporels ayant une assurance.

## ↓ DÉFAUT D'ASSURANCE ET CLASSE D'ÂGE DES CONDUCTEURS

| Âge du conducteur               | Assurance    |               |              |                |                     |
|---------------------------------|--------------|---------------|--------------|----------------|---------------------|
|                                 | Indéterminée | Assuré        | Non assuré   | Total          | % de sans assurance |
| Age indéterminé                 | 3            | 27            | 2            | 32             | 6,9                 |
| 0-14 ans                        | 36           | 282           | 29           | 347            | 9,3                 |
| 15-24 ans                       | 1 352        | 21 229        | 942          | 23 523         | 4,2                 |
| 25-44 ans                       | 1 966        | 41 846        | 1 000        | 44 812         | 2,3                 |
| 45-64 ans                       | 862          | 25 372        | 261          | 26 495         | 1                   |
| 65 ans et +                     | 174          | 7 218         | 23           | 7 415          | 0,3                 |
| <b>Ensemble des conducteurs</b> | <b>4 393</b> | <b>95 974</b> | <b>2 257</b> | <b>102 624</b> | <b>2,3</b>          |

Sauf bicyclettes et véhicules ou conducteurs en fuite.

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

**Selon la catégorie socioprofessionnelle du conducteur**

Le défaut d'assurance est fortement corrélé à la catégorie socioprofessionnelle du conducteur.

Ainsi, ils sont plus fréquents pour les catégories socioprofessionnelles aux revenus les moins élevés.

Les retraités sont peu touchés par le défaut d'assurance car la prime d'assurance est souvent moins chère lorsque le véhicule est assuré depuis longtemps et que le bonus du conducteur est élevé.

Comme le défaut d'assurance touche principalement les catégories de population les moins fortunées, on peut penser que le coût de l'assurance est un possible facteur explicatif de la conduite sans assurance. Par la suite, on verra que les conducteurs sans assurance se distinguent aussi par un comportement routier dangereux.

## ↓ DÉFAUT D'ASSURANCE ET CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE DES CONDUCTEURS

| Profession du conducteur        | Assurance    |               |              |                |                     |
|---------------------------------|--------------|---------------|--------------|----------------|---------------------|
|                                 | Indéterminée | Assuré        | Non assuré   | Total          | % de sans assurance |
| Moins de 18 ans                 | 238          | 3 233         | 177          | 3 648          | 5,2                 |
| Étudiant                        | 187          | 4 592         | 105          | 4 884          | 2,2                 |
| Conducteur professionnel        | 151          | 3 822         | 12           | 3 985          | 0,3                 |
| Agriculteur                     | 71           | 329           | 5            | 405            | 1,5                 |
| Profession indépendante         | 126          | 3 686         | 60           | 3 872          | 1,6                 |
| Cadre sup., chef d'entreprise   | 112          | 4 341         | 24           | 4 477          | 0,5                 |
| Cadre moyen                     | 668          | 25 302        | 338          | 26 308         | 1,3                 |
| Ouvrier                         | 443          | 11 382        | 426          | 12 251         | 3,6                 |
| Retraité                        | 150          | 8 557         | 31           | 8 738          | 0,4                 |
| Chômeur                         | 183          | 3 376         | 363          | 3 922          | 9,7                 |
| Autre ou indéterminée           | 2 064        | 27 354        | 716          | 30 134         | 2,6                 |
| <b>Ensemble des conducteurs</b> | <b>4 393</b> | <b>95 974</b> | <b>2 257</b> | <b>102 624</b> | <b>2,3</b>          |

Sauf bicyclettes et véhicules ou conducteurs en fuite.

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

## Lien entre la conduite sans assurance et d'autres infractions

Le tableau suivant concerne tous les véhicules impliqués dans un accident corporel, à l'exception des bicyclettes et des véhicules et conducteurs en fuite.

La conduite sans assurance est très corrélée avec les infractions liées à l'alcoolémie et au défaut de permis.

Presque un conducteur non assuré sur quatre (24,7 %) a une alcoolémie positive contre moins d'un sur dix-sept pour les conducteurs assurés (5,8 %) et 32,4 % des conducteurs non assurés n'ont pas de permis contre 1,6 % pour les conducteurs assurés.

### ↓ DÉFAUT D'ASSURANCE ET TAUX D'ALCOOL POSITIF

| Assurance    | % de conducteurs au taux d'alcoolémie positif | % de conducteurs sans permis |
|--------------|---|------------------------------|
| Assuré       | 5,8   | 1,6                          |
| Non assuré   | 24,7  | 32,4                         |
| <b>Total</b> | <b>6,3</b>                                    | <b>2,4</b>                   |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## LES CONDUCTEURS SANS PERMIS

En 2011, 2,3 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis et 4 % dans un accident mortel. Cela représente 2 097 accidents corporels dont 209 accidents mortels, donc un ratio d'un accident mortel sur dix accidents corporels.

Cela constitue une part faible de l'accidentalité mais néanmoins présentant une gravité plus importante que pour des conducteurs avec permis ; en effet, le ratio n'est plus que d'un accident mortel pour presque dix-huit accidents corporels lorsqu'il n'y a pas de conducteur sans permis.

Ce bilan s'analyse avec quelques nuances selon que l'on considère le type de situation sans permis. La rubrique « permis » du fichier BAAC identifie 7 situations : 1 – permis valide, 2 – permis périmé, 3 – permis suspendu, 4 – conduite en auto-école, 5 – catégorie non valable, 6 – défaut de permis, 7 – conduite accompagnée.

Les conducteurs sans permis regroupant les situations 2, 3, 5 et 6, il convient de considérer les deux familles suivantes :

- la première est celle des conducteurs qui ont eu leur permis mais l'ont perdu, soit les situations 2 – permis invalidé et 3 – permis suspendu, soit 20 % de la population des conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel. Elle représente 0,5 % des impliqués dans un accident corporel mais 0,9 % dans les accidents mortels, soit près de deux fois plus. Cette infraction est fortement liée à l'alcool, 44 % de ces conducteurs impliqués dans les accidents corporels présentaient un taux d'alcoolémie positif, contre 5,5 % des conducteurs en possession du permis. Ils étaient 51 % dans les accidents mortels, contre 16 % des conducteurs en possession du permis. Cela tendrait à démontrer que les conducteurs avec un permis perdu, impliqués dans des accidents corporels, sont pour la plupart des conducteurs « multi-infractionnistes » dans leur comportement ;
- la deuxième catégorie est la plus nombreuse. Elle concerne les personnes n'ayant jamais eu le permis (70 %) ou présentant un permis non valable (10 %). Cette population représente 1,8 % des impliqués dans un accident corporel, mais 3 % dans les accidents mortels.

La part des motocyclistes est importante dans le pourcentage de conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel et mortel (respectivement 4,4 % et 8,1 % contre 1,9 % et 3,7 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme).



## ↓ LES CONDUCTEURS SANS PERMIS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

| Année 2011  | Permis suspendus ou invalidés | Défaut de permis ou catégorie non valable | Conducteurs sans permis |
|---|-------------------------------|---|-------------------------|
| Total conducteurs impliqués dans un accident corporel | 0,5 %                         | 1,8 %                                     | 2,3 %                   |
| - dont conducteurs de motocyclettes                   | 0,6 %                         | 3,8 %                                     | 4,4 %                   |
| - dont conducteurs de voitures de tourisme            | 0,5 %                         | 1,4 %                                     | 1,9 %                   |
| Total conducteurs impliqués dans un accident mortel   | 0,9 %                         | 3 %                                       | 4 %                     |
| - dont conducteurs de motocyclettes                   | 1,5 %                         | 6,6 %                                     | 8,1 %                   |
| - dont conducteurs de voitures de tourisme            | 1 %                           | 2,7 %                                     | 3,7 %                   |

Ce tableau exclut les véhicules et conducteurs en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (ne restent que les motocyclettes, VL, VU, PL, quads lourds, autobus et autocars)

Source : ONISR, fichier des accidents.

**Lien avec d'autres infractions**

Une des caractéristiques des accidents impliquant un conducteur sans permis est la très forte présence d'alcool puisque près d'un tiers des conducteurs sans permis (35,4 %) circulait avec un taux d'alcoolémie positif alors que la moyenne sur l'ensemble des conducteurs devant bénéficier d'un permis est de 6 %. Cette proportion atteint 43,9 % si le permis est suspendu ou périmé.

## ↓ CONDUCTEURS SANS PERMIS ET TAUX D'ALCOOL POSITIF

| Permis de conduire     | Conducteurs au taux d'alcoolémie positif | Conducteurs sans assurance |
|------------------------|--|----------------------------|
| Valide                 | 5,5 %                                    | 1,3 %                      |
| Suspendu               | 43,9 %                                   | 16,7 %                     |
| Défaut de permis       | 29 %                                     | 30,7 %                     |
| Sous-total sans permis | 35,4 %                                   | 31,4 %                     |
| <b>Total</b>           | <b>6 %</b>                               | <b>2,3 %</b>               |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce tableau exclut les véhicules et conducteurs en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (ne restent que les motocyclettes, VT, VU, PL, quads lourds, autobus et autocars).

On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi, 31 % des conducteurs sans permis circulaient aussi sans assurance. Cette proportion est plus importante pour le défaut de permis (31 %) que dans le cas d'une suspension (17 %).

**Évaluation du nombre de conducteurs circulant sans permis et sans assurance**

Cette évaluation se fait en considérant la part des conducteurs présumés non responsables dans les accidents (voir chapitre III.5.1) sans permis et sans assurance. Cette part permet d'estimer la prévalence (c'est-à-dire la part des conducteurs présentant une caractéristique donnée) de ce type de conducteur dans la circulation.

Sachant que le pourcentage de conducteurs non responsables conduisant sans permis est de 1,2 % (dont 19,1 % ont perdu leur permis, 63,6 % ne l'ont jamais eu et 17,3 % ont un permis non valable), l'hypothèse est que le nombre de conducteurs circulant sans permis serait du même ordre parmi l'ensemble des conducteurs. L'enquête annuelle sur le parc automobile des ménages estime le nombre de conducteurs ayant circulé en 2011 à 40,4 millions. On en déduit que le nombre de conducteurs circulant sans permis serait d'environ 500 000.

## ↓ ACCIDENTS RESPONSABLES SELON DÉFAUT DE PERMIS ET ASSURANCE

| Responsabilité présumée | Conducteurs sans permis | Conducteurs sans assurance |
|-------------------------|-------------------------|----------------------------|
| Non Responsable         | 1,2 %                   | 1 %                        |
| Responsable             | 3,6 %                   | 2,8 %                      |
| <b>Total</b>            | <b>2,3 %</b>            | <b>1,8 %</b>               |

Source : ONISR, fichier des accidents.

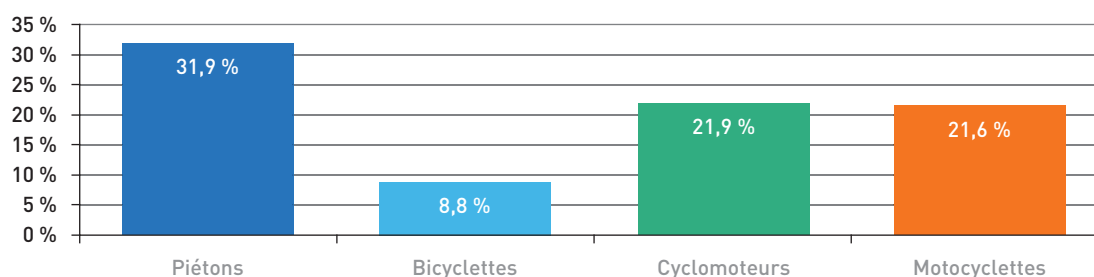
Ce tableau exclut les véhicules et conducteurs en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (ne restent que les motocyclettes, VL, VU, PL, quads lourds, autobus et autocars) pour la colonne « conducteurs sans permis » et les bicyclettes et véhicules et conducteurs en fuite pour la colonne « conducteurs sans assurance ».

## LE DÉLIT DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

### Un délit subi par les usagers vulnérables

Les usagers vulnérables sont les premières victimes des accidents impliquant un véhicule en fuite, en premier lieu des piétons dans presque un tiers des accidents (31,9 %). Les deux-roues sont aussi fréquemment victimes (21,9 % des accidents impliquaient un cyclomoteur, 21,6 % une motocyclette, 8,8 % une bicyclette). La raison est vraisemblablement qu'après le heurt d'un usager vulnérable, les dommages subis par le véhicule lourd et ses occupants sont peu graves et permettent de prendre la fuite après l'accident. *A contrario*, les dommages corporels subis par les usagers vulnérables sont souvent très graves et peuvent engendrer une réaction de panique irresponsable de la part du conducteur.

## ↓ PART D'USAGERS VULNÉRABLES IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE EN FUITE



Source : ONISR, fichier des accidents.

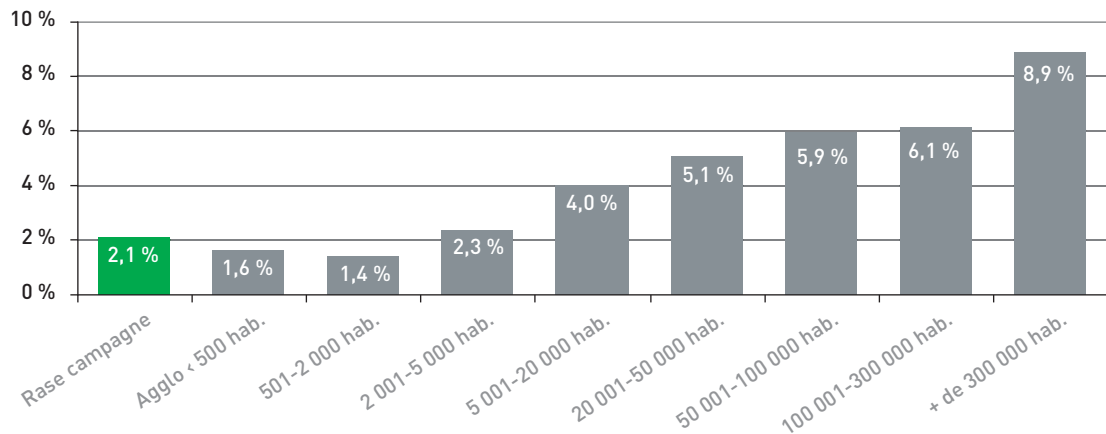
### Un délit urbain

Les délits de fuite sont essentiellement commis dans les grandes villes de France. Pratiquement inexistant dans les petites communes et en rase campagne, le taux de fuite après accident s'accroît très rapidement avec la taille de la ville : ainsi 8,9 % des accidents corporels dans les villes de plus de 300 000 habitants ont été suivis par un délit de fuite de l'un des protagonistes.

On dénote en 2011 une stagnation générale de ces comportements de fuite des usagers par rapport à 2010 sur l'ensemble des agglomérations (4,7 % en 2010 comme en 2011).

Les accidents en milieu urbain, se produisant généralement à des vitesses assez réduites, n'occasionnent généralement que des dégâts légers. En rase campagne, où les véhicules et leurs conducteurs sont plus durement touchés, on peut penser que les usagers, choqués par l'accident, prennent moins la fuite.

↓ ANNÉE 2010 – TAUX DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION

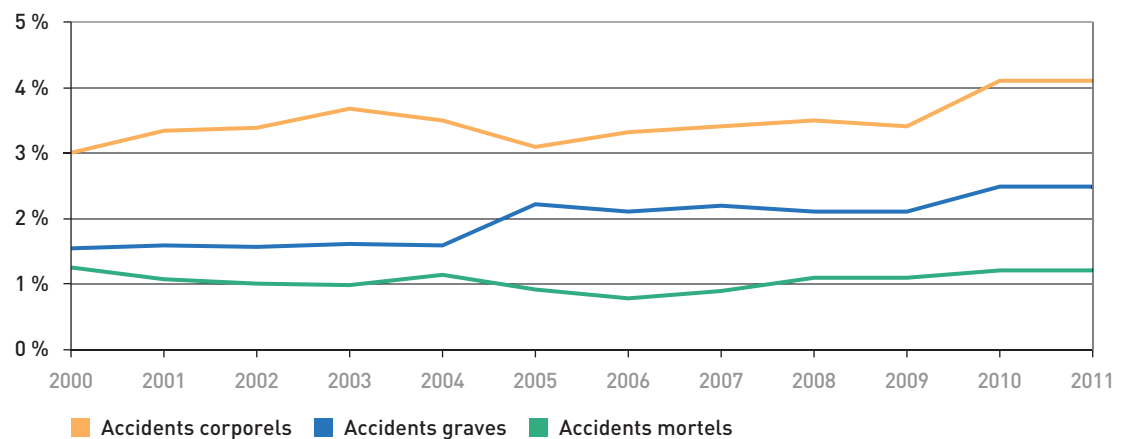


Source : ONISR, fichier des accidents.

Évolution depuis 2000

Alors que le taux de fuite après accident décroissait lentement depuis 2003 pour atteindre 3,1 % en 2005, il a augmenté fortement en 2010 pour culminer à 4,1 %. En 2011, cette tendance s'est stabilisée.

↓ ÉVOLUTION SUR LES DIX DERNIÈRES ANNÉES DU DÉLIT DE FUITE APRÈS UN ACCIDENT



Source : ONISR, fichier des accidents.



**PARTIE 7 #**

# **LES ACCIDENTS ET LES TERRITOIRES**

# L'accidentalité des départements

**Ce chapitre présente le bilan global de l'accidentalité (accidents corporels, personnes tuées et blessées) dans les départements, complété par l'évolution de la mortalité entre 2000 et 2011 et le nombre de personnes tuées par million d'habitants sur la période 2007 à 2011.**

Il convient de prendre quelques précautions avant d'interpréter ces résultats au niveau d'un département, car il concerne un nombre d'accidents peu élevé et une faible mortalité. De fait, ces résultats s'avèrent très fluctuants d'une année sur l'autre, compte tenu du caractère aléatoire des accidents de la circulation routière, particulièrement du nombre de personnes tuées dans les accidents mortels. Ce nombre dans un département peut présenter des variations importantes d'une année sur l'autre pour peu qu'un ou plusieurs accidents mortels à plus de quatre personnes tuées soient à déplorer. Ces variations risquent d'être statistiquement non significatives et, par conséquent, on ne pourra conclure ni à une détérioration ni à une amélioration de la sécurité routière dans ce département.

Ce chapitre présente, ensuite, un certain nombre d'indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) (considérés comme pertinents au plan de la sécurité routière). Ces ILSR viennent ainsi se substituer aux IAL (indicateurs d'accidentalité locale), production assurée par l'ONISR de 2000 à 2008 et abandonnée en 2009 en raison de l'absence de données de trafic exhaustives, fiables et harmonisées relatives aux réseaux départementaux. Ces indicateurs doivent permettre de mieux appréhender et mieux qualifier les enjeux de l'accidentalité d'un département, notamment en se référant non pas à l'indicateur national équivalent mais à un indicateur calculé sur un ensemble de départements présentant des similitudes. Il s'agit des premiers résultats des travaux menés par le SETRA pour le compte de l'ONISR (cf. partie 8 - La méthodologie des mesures de vitesse et d'interdistance).

## Les résultats 2011

### *Nombre de personnes tuées selon le département*

En 2011, le département où il y a eu le plus de personnes tuées est celui des Bouches-du-Rhône avec 137 personnes tuées et celui où il y en a eu le moins le Territoire de Belfort, avec 7 personnes tuées, soit un rapport de près de 20. On remarque également que le premier est un département d'une grande superficie avec une métropole majeure alors que le second est à l'opposé avec une superficie très réduite et une ville préfecture de taille moyenne.

La répartition de la mortalité, pour les 96 départements de France métropolitaine est la suivante :

- départements ayant jusqu'à 25 personnes tuées = 24 ;
- départements ayant entre 26 et 50 personnes tuées = 48 ;
- départements ayant entre 51 et 75 personnes tuées = 17 ;
- départements ayant entre 76 et 100 personnes tuées = 6 ;
- département ayant entre 101 et 125 personnes tuées = 0 ;
- département ayant plus de 125 personnes tuées = 1.

Cette répartition permet de constater le faible nombre de personnes tuées par an dans un département – en moyenne 41 – qui rend délicate toute interprétation de variation sur deux années consécutives (et encore davantage au niveau mensuel). Un seul accident mortel avec plusieurs personnes décédées peut en effet créer un écart relatif considérable, que seul un test statistique de significativité préalable permet de distinguer des variations effectivement interprétables.

L'aspect aléatoire des accidents de la route conduit par ailleurs à des variations erratiques. Ainsi, on peut noter que le département du Cantal, qui connaît une très forte augmentation en pourcentage du nombre de personnes tuées en 2011 (+ 175 % par rapport à 2010, soit + 14 personnes tuées), avait enregistré une augmentation très limitée en 2010 par rapport à 2009 avec une seule personne tuée supplémentaire. De manière similaire, le département de la Corse-du-Sud enregistre une forte hausse en pourcentage

du nombre de personnes tuées (+ 150 %, soit 9 personnes tuées supplémentaires) alors qu'il a connu une baisse des personnes tuées en 2010 par rapport à 2009 (- 68 %, soit 13 personnes tuées en moins) faisant également suite à une autre augmentation des personnes tuées de + 72 % en 2009 par rapport à 2008 correspondant à 8 décès supplémentaires. Bien que ces variations correspondent à autant de vies préservées ou de décès à déplorer, on comprend bien que les effectifs des personnes tuées dans ces deux départements sont statistiquement trop réduits pour permettre un suivi conjoncturel de leur niveau d'insécurité routière.

Afin de s'affranchir des limites de ces comparaisons d'une année sur l'autre pour l'analyse, on peut calculer un indicateur sur une période longue en prenant pour référence l'année 2000.

L'un des tableaux présents dans la partie 8 « Autres données chiffrées sur les accidents corporels de la circulation » présente les données correspondantes.

Entre 2000 et 2011, la différence du nombre de personnes tuées en France métropolitaine s'établit à 4 178 tués en moins, soit une baisse de la mortalité de - 52 %. On remarque deux familles de départements :

- les départements qui ont connu une baisse de la mortalité égale ou supérieure à la moyenne nationale en remarquant que pour certains départements cette baisse a été progressive, que d'autres ont connu comme au niveau national une baisse brusque entre 2002 et 2004 et qu'enfin d'autres ont connu cette baisse à retardement ;
- les départements qui ont connu une baisse de la mortalité inférieure à la moyenne nationale et donc semblent ne pas connaître de progrès aussi significatifs.

#### ↓ ANNÉES 2009-2011 – BILAN PAR DÉPARTEMENT DES VICTIMES

|                         | Accidents corporels |       |       | Personnes tuées à 30 jours |      |      | Blessés |       |       |
|-------------------------|---------------------|-------|-------|----------------------------|------|------|---------|-------|-------|
|                         | 2009                | 2010  | 2011  | 2009                       | 2010 | 2011 | 2009    | 2010  | 2011  |
| Ain                     | 486                 | 442   | 412   | 51                         | 54   | 45   | 663     | 659   | 592   |
| Aisne                   | 322                 | 310   | 345   | 49                         | 41   | 49   | 402     | 415   | 435   |
| Allier                  | 301                 | 257   | 235   | 36                         | 42   | 45   | 397     | 314   | 265   |
| Alpes-de-Haute-Provence | 125                 | 113   | 134   | 19                         | 19   | 28   | 192     | 158   | 189   |
| Hautes-Alpes            | 111                 | 66    | 92    | 11                         | 15   | 17   | 153     | 100   | 120   |
| Alpes-Maritimes         | 2 563               | 2 380 | 2 126 | 75                         | 60   | 61   | 3 166   | 2 883 | 2 552 |
| Ardèche                 | 203                 | 165   | 189   | 32                         | 25   | 35   | 286     | 224   | 217   |
| Ardennes                | 143                 | 126   | 146   | 28                         | 15   | 20   | 176     | 159   | 185   |
| Ariège                  | 116                 | 104   | 79    | 9                          | 19   | 17   | 149     | 125   | 102   |
| Aube                    | 244                 | 204   | 251   | 29                         | 16   | 34   | 316     | 259   | 321   |
| Aude                    | 492                 | 509   | 436   | 52                         | 36   | 51   | 623     | 642   | 591   |
| Aveyron                 | 183                 | 174   | 162   | 31                         | 19   | 30   | 245     | 240   | 200   |
| Bouches-du-Rhône        | 3 927               | 4 357 | 4 084 | 139                        | 150  | 137  | 5 152   | 5 587 | 5 259 |
| Calvados                | 575                 | 423   | 378   | 51                         | 37   | 35   | 777     | 563   | 486   |
| Cantal                  | 87                  | 79    | 88    | 9                          | 8    | 22   | 119     | 97    | 97    |
| Charente                | 143                 | 231   | 244   | 25                         | 39   | 30   | 167     | 265   | 295   |
| Charente-Maritime       | 1 038               | 954   | 884   | 64                         | 73   | 61   | 1 291   | 1 167 | 1 090 |
| Cher                    | 398                 | 372   | 380   | 39                         | 29   | 28   | 490     | 482   | 475   |
| Corrèze                 | 291                 | 259   | 247   | 24                         | 23   | 18   | 363     | 332   | 308   |
| Corse-du-Sud            | 252                 | 228   | 214   | 19                         | 6    | 15   | 384     | 320   | 272   |

|                    | Accidents corporels |       |       | Personnes tuées à 30 jours |      |      | Blessés |       |       |
|--------------------|---------------------|-------|-------|----------------------------|------|------|---------|-------|-------|
|                    | 2009                | 2010  | 2011  | 2009                       | 2010 | 2011 | 2009    | 2010  | 2011  |
| Haute-Corse        | 372                 | 356   | 300   | 27                         | 30   | 12   | 528     | 515   | 453   |
| Côte-d'Or          | 574                 | 499   | 271   | 50                         | 34   | 38   | 720     | 666   | 368   |
| Côtes-d'Armor      | 521                 | 436   | 480   | 41                         | 39   | 39   | 726     | 580   | 602   |
| Creuse             | 97                  | 78    | 75    | 10                         | 10   | 9    | 117     | 89    | 84    |
| Dordogne           | 298                 | 244   | 273   | 41                         | 37   | 33   | 390     | 321   | 367   |
| Doubs              | 499                 | 291   | 392   | 39                         | 44   | 39   | 627     | 353   | 477   |
| Drôme              | 502                 | 493   | 450   | 57                         | 43   | 48   | 738     | 690   | 615   |
| Eure               | 446                 | 369   | 294   | 52                         | 47   | 49   | 582     | 464   | 375   |
| Eure-et-Loir       | 476                 | 453   | 322   | 53                         | 45   | 41   | 591     | 587   | 400   |
| Finistère          | 585                 | 638   | 676   | 53                         | 41   | 40   | 764     | 779   | 852   |
| Gard               | 1 191               | 869   | 794   | 90                         | 75   | 71   | 1 608   | 1 194 | 1 071 |
| Haute-Garonne      | 1 149               | 997   | 988   | 69                         | 66   | 59   | 1 504   | 1 309 | 1 262 |
| Gers               | 187                 | 159   | 194   | 31                         | 26   | 22   | 274     | 220   | 233   |
| Gironde            | 2 087               | 1 950 | 1 733 | 91                         | 76   | 86   | 2 538   | 2 468 | 2 203 |
| Hérault            | 1 301               | 1 233 | 1 192 | 102                        | 104  | 99   | 1 678   | 1 533 | 1 538 |
| Ille-et-Vilaine    | 841                 | 837   | 809   | 56                         | 55   | 60   | 1 042   | 1 059 | 1 014 |
| Indre              | 287                 | 286   | 256   | 13                         | 23   | 16   | 363     | 382   | 324   |
| Indre-et-Loire     | 560                 | 803   | 720   | 42                         | 44   | 47   | 660     | 952   | 902   |
| Isère              | 781                 | 653   | 684   | 85                         | 78   | 69   | 1 075   | 924   | 944   |
| Jura               | 127                 | 127   | 115   | 32                         | 33   | 31   | 166     | 201   | 151   |
| Landes             | 316                 | 297   | 243   | 54                         | 40   | 39   | 405     | 368   | 276   |
| Loir-et-Cher       | 357                 | 360   | 337   | 40                         | 33   | 38   | 453     | 449   | 419   |
| Loire              | 842                 | 820   | 793   | 38                         | 36   | 33   | 1 062   | 1 056 | 1 025 |
| Haute-Loire        | 231                 | 155   | 183   | 29                         | 18   | 21   | 299     | 198   | 263   |
| Loire-Atlantique   | 1 049               | 902   | 921   | 86                         | 78   | 76   | 1 288   | 1 138 | 1 159 |
| Loiret             | 561                 | 506   | 415   | 69                         | 56   | 59   | 730     | 688   | 515   |
| Lot                | 140                 | 120   | 106   | 20                         | 19   | 23   | 149     | 135   | 99    |
| Lot-et-Garonne     | 346                 | 250   | 229   | 36                         | 34   | 39   | 460     | 354   | 294   |
| Lozère             | 79                  | 84    | 71    | 6                          | 11   | 9    | 110     | 111   | 108   |
| Maine-et-Loire     | 900                 | 910   | 940   | 55                         | 52   | 37   | 1 083   | 1 114 | 1 180 |
| Manche             | 501                 | 496   | 526   | 35                         | 46   | 37   | 657     | 656   | 674   |
| Marne              | 369                 | 351   | 324   | 55                         | 45   | 46   | 454     | 438   | 433   |
| Haute-Marne        | 266                 | 166   | 160   | 19                         | 17   | 17   | 360     | 218   | 210   |
| Mayenne            | 125                 | 147   | 174   | 28                         | 26   | 32   | 133     | 185   | 189   |
| Meurthe-et-Moselle | 706                 | 696   | 712   | 33                         | 33   | 44   | 898     | 876   | 906   |
| Meuse              | 189                 | 154   | 133   | 22                         | 17   | 17   | 234     | 184   | 168   |



|                       | Accidents corporels |       |       | Personnes tuées à 30 jours |      |      | Blessés |       |       |
|-----------------------|---------------------|-------|-------|----------------------------|------|------|---------|-------|-------|
|                       | 2009                | 2010  | 2011  | 2009                       | 2010 | 2011 | 2009    | 2010  | 2011  |
| Morbihan              | 728                 | 645   | 676   | 48                         | 48   | 55   | 931     | 884   | 892   |
| Moselle               | 764                 | 596   | 531   | 55                         | 56   | 53   | 1 019   | 794   | 706   |
| Nièvre                | 211                 | 164   | 187   | 16                         | 21   | 25   | 272     | 198   | 211   |
| Nord                  | 2 246               | 1 840 | 1 934 | 109                        | 85   | 81   | 2 797   | 2 237 | 2 344 |
| Oise                  | 486                 | 472   | 432   | 76                         | 53   | 61   | 655     | 652   | 579   |
| Orne                  | 185                 | 148   | 178   | 37                         | 25   | 22   | 228     | 186   | 272   |
| Pas-de-Calais         | 992                 | 788   | 758   | 78                         | 65   | 85   | 1 334   | 992   | 944   |
| Puy-de-Dôme           | 793                 | 707   | 777   | 47                         | 43   | 37   | 1 008   | 865   | 975   |
| Pyrénées-Atlantiques  | 952                 | 937   | 938   | 37                         | 36   | 34   | 1 206   | 1 138 | 1 152 |
| Hautes-Pyrénées       | 252                 | 213   | 200   | 22                         | 12   | 25   | 306     | 309   | 267   |
| Pyrénées-Orientales   | 263                 | 366   | 297   | 24                         | 25   | 32   | 405     | 513   | 411   |
| Bas-Rhin              | 1 174               | 957   | 899   | 44                         | 46   | 46   | 1 480   | 1 239 | 1 147 |
| Haut-Rhin             | 549                 | 434   | 429   | 51                         | 37   | 29   | 650     | 524   | 535   |
| Rhône                 | 2 228               | 2 303 | 2 122 | 77                         | 75   | 68   | 2 818   | 2 911 | 2 704 |
| Haute-Saône           | 130                 | 133   | 139   | 23                         | 32   | 23   | 182     | 158   | 152   |
| Saône-et-Loire        | 488                 | 350   | 340   | 60                         | 51   | 57   | 632     | 449   | 447   |
| Sarthe                | 466                 | 425   | 491   | 42                         | 35   | 48   | 595     | 520   | 610   |
| Savoie                | 238                 | 220   | 209   | 22                         | 31   | 25   | 332     | 299   | 275   |
| Haute-Savoie          | 543                 | 471   | 408   | 66                         | 39   | 43   | 709     | 665   | 553   |
| Paris                 | 7 990               | 7 181 | 7 271 | 45                         | 43   | 51   | 9 183   | 8 311 | 8 368 |
| Seine-Maritime        | 1 064               | 857   | 871   | 65                         | 67   | 52   | 1 407   | 1 135 | 1 133 |
| Seine-et-Marne        | 929                 | 921   | 869   | 86                         | 82   | 88   | 1 208   | 1 219 | 1 156 |
| Yvelines              | 1 421               | 1 266 | 1 178 | 49                         | 64   | 45   | 1 840   | 1 608 | 1 533 |
| Deux-Sèvres           | 279                 | 225   | 241   | 33                         | 37   | 37   | 312     | 251   | 297   |
| Somme                 | 716                 | 630   | 583   | 52                         | 51   | 47   | 879     | 801   | 720   |
| Tarn                  | 198                 | 181   | 141   | 39                         | 49   | 36   | 264     | 232   | 183   |
| Tarn-et-Garonne       | 213                 | 198   | 163   | 32                         | 34   | 28   | 242     | 224   | 185   |
| Var                   | 1 267               | 1 100 | 921   | 94                         | 90   | 75   | 1 670   | 1 447 | 1 211 |
| Vaucluse              | 531                 | 367   | 309   | 49                         | 52   | 45   | 694     | 496   | 392   |
| Vendée                | 343                 | 320   | 297   | 62                         | 70   | 52   | 468     | 398   | 380   |
| Vienne                | 349                 | 323   | 313   | 22                         | 36   | 22   | 474     | 426   | 444   |
| Haute-Vienne          | 572                 | 556   | 433   | 29                         | 19   | 19   | 718     | 715   | 536   |
| Vosges                | 315                 | 244   | 229   | 35                         | 40   | 37   | 396     | 312   | 288   |
| Yonne                 | 309                 | 276   | 248   | 42                         | 32   | 38   | 421     | 376   | 313   |
| Territoire de Belfort | 277                 | 205   | 212   | 7                          | 7    | 7    | 332     | 261   | 264   |
| Essonne               | 1 444               | 1 429 | 1 381 | 27                         | 40   | 43   | 1 798   | 1 805 | 1 825 |

|                   | Accidents corporels |               |               | Personnes tuées à 30 jours |              |              | Blessés       |               |               |
|-------------------|---------------------|---------------|---------------|----------------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
|                   | 2009                | 2010          | 2011          | 2009                       | 2010         | 2011         | 2009          | 2010          | 2011          |
| Hauts-de-Seine    | 2 668               | 2 489         | 2 428         | 18                         | 28           | 21           | 3 085         | 2 844         | 2 795         |
| Seine-Saint-Denis | 2 561               | 2 900         | 2 933         | 43                         | 39           | 50           | 3 033         | 3 442         | 3 472         |
| Val-de-Marne      | 2 463               | 2 359         | 2 571         | 28                         | 27           | 35           | 2 942         | 2 767         | 3 027         |
| Val-d'Oise        | 860                 | 1 154         | 1 076         | 31                         | 33           | 33           | 1 032         | 1 413         | 1 349         |
| <b>Métropole</b>  | <b>72 315</b>       | <b>67 288</b> | <b>65 024</b> | <b>4 273</b>               | <b>3 992</b> | <b>3 963</b> | <b>90 934</b> | <b>84 461</b> | <b>81 251</b> |
| Guadeloupe        | 498                 | 506           | 389           | 65                         | 65           | 53           | 701           | 679           | 575           |
| Martinique        | 536                 | 456           | 481           | 29                         | 37           | 24           | 716           | 593           | 655           |
| Guyane            | 340                 | 322           | 298           | 28                         | 36           | 29           | 452           | 448           | 406           |
| La Réunion        | 720                 | 807           | 782           | 48                         | 42           | 42           | 910           | 992           | 985           |
| <b>DOM</b>        | <b>2 094</b>        | <b>2 091</b>  | <b>1 950</b>  | <b>170</b>                 | <b>180</b>   | <b>148</b>   | <b>2 779</b>  | <b>2 712</b>  | <b>2 621</b>  |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

Si l'on rapporte le nombre de personnes tuées à la population du département<sup>1</sup> (cf. tableau de données en partie 8 pour les années 2007 à 2011), on obtient un facteur multiplicatif important (facteur de 9) entre le ratio le plus élevé (le Gers, avec 147 personnes tuées par million d'habitants) et le plus faible (Hauts-de-Seine, 17 personnes tuées par million d'habitants), avec le même constat différentiel de contexte territorial que celui fait entre les Bouches-du-Rhône et le Territoire de Belfort. On verra plus loin que cet indicateur n'est pas totalement pertinent pour des comparaisons nationales.

Les cartes suivantes donnent le résultat par département :

- du nombre de personnes tuées en 2011 ;
- de l'évolution de la mortalité en 2000 et 2011 ;
- du nombre annuel moyen de personnes tuées par million d'habitants sur la période 2007-2011. Ce ratio est de 68 pour la France métropolitaine.

*NB* : ces cartes donnent également les résultats des 4 DOM (Guadeloupe, Martinique, Guyane et La Réunion) ainsi que les valeurs d'ensemble pour la France entière, DOM compris. On trouve dans les annexes de ce bilan (sous 8-7 « Autres données sur les accidents corporels ») l'intégralité des tableaux chiffrés correspondant à ces cartes, avec indication des valeurs France métropolitaine et France entière).

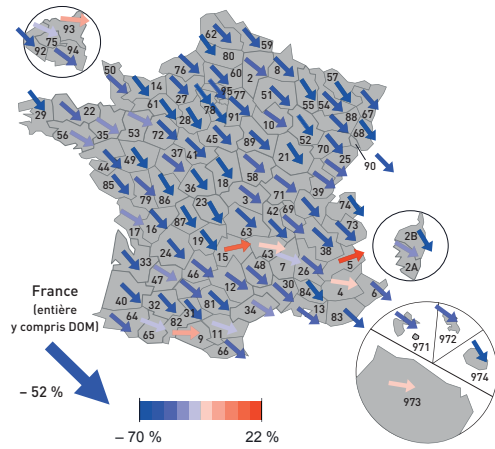
<sup>1</sup> Bien que largement usité, ce ratio est à manipuler avec précaution car il ne donne pas une bonne mesure de l'exposition des usagers aux risques sur son territoire. Il reflète bien trop mal le volume de trafic routier lié à la disparité des pouvoirs d'achat et donc des taux de motorisation, à la fonction de transit international ou non, à la diversité de la densité urbaine et du niveau de congestion, etc.

↓ MORTALITÉ ROUTIÈRE 2011  
PAR DÉPARTEMENT

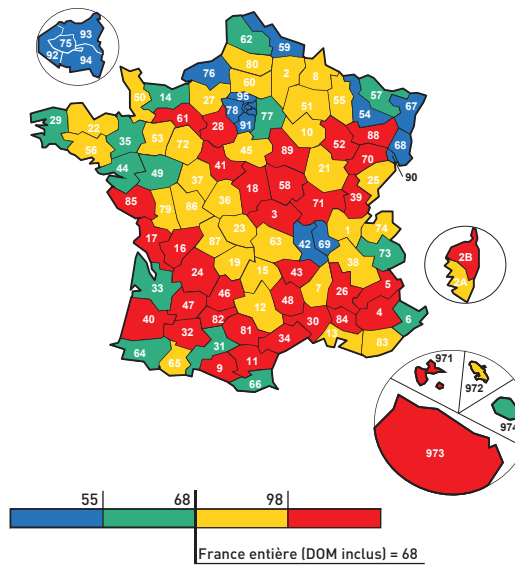


Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 - ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ  
ROUTIÈRE PAR DÉPARTEMENT



↓ ANNÉES 2007 À 2011 - TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS  
PAR DÉPARTEMENT



Source : ONISR, fichier des accidents.

### **Les indicateurs locaux de sécurité routière**

L'annexe 8.3 du bilan présente de manière détaillée les travaux et les résultats des ILSR en fonction de leur niveau d'avancement.

L'imposant volume de données traitées pour chacun des départements ne permet pas d'en faire une présentation intégrale dans ce bilan. Il a donc été retenu d'en faire un court extrait, en détaillant six indicateurs seulement ; indicateurs dont il est communément admis qu'ils caractérisent les enjeux de l'accidentalité.

Parallèlement, les ILSR font l'objet d'une publication annuelle spécifique. Celle portant sur les données de l'année 2011 est envisagée simultanément à la diffusion du présent bilan. Elle sera disponible sur le site Internet de la sécurité routière.

L'abandon contraint des indicateurs d'accidentalité locaux (IAL) en 2009, en raison de l'absence de données de trafic exhaustives et fiables, a conduit l'ONISR à rechercher un outil de substitution. Ces travaux ont été confiés au SETRA. Rappelons que l'IAL avait pour objectif de tenter de comparer le niveau de sécurité des départements entre eux en tenant compte de la constitution de leur réseau et du trafic supporté.

Dénommés indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR), les nouveaux indicateurs doivent permettre de :

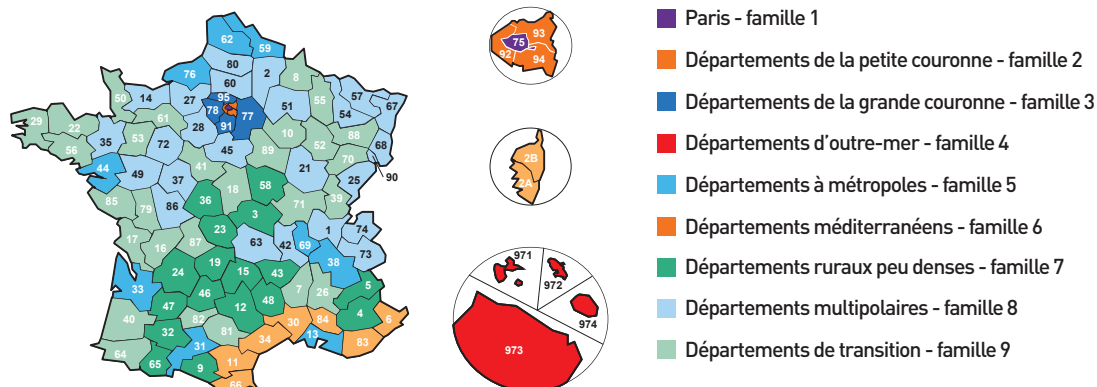
- saisir rapidement les principaux enjeux de chaque département ;
- qualifier l'évolution de l'insécurité routière dans chaque département à long et moyen terme ;
- réaliser des comparaisons interdépartementales pertinentes ;
- relativiser les interprétations en fournissant les éléments de contexte nécessaires.

#### Les 9 familles de départements

Pour répondre à ces besoins, les travaux sur l'ILSR ont abouti à la définition de typologies de départements et à leur regroupement au sein de familles cohérentes, mais limitées (une dizaine maximum).

Après avoir intégré un maximum de variables qualifiant les contextes départementaux en termes de comportement des usagers locaux et de mobilité interne et externe aux départements, neuf familles ont été créées faisant suite à des analyses statistiques complexes.

↓ LES 9 FAMILLES DE DÉPARTEMENTS SELON LEUR PROFIL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



La famille 2 est constituée des trois départements de la petite couronne parisienne qui se distinguent du reste de la métropole française par leur complète urbanisation, l'intensité de la circulation sur leur réseau routier, malgré un taux d'équipement des ménages en automobiles très inférieur au reste de la France, permis par une offre de transports alternative conséquente.

La famille 3 accueille les départements de la grande couronne parisienne, dont la population habite essentiellement en zone urbaine et dont le réseau connaît une forte intensité de circulation incluant un trafic de transit en raison de son appartenance au bassin d'emploi de l'agglomération parisienne.

La famille 5 est caractérisée par des départements à dominante urbaine organisés autour d'une grande agglomération, accueillant une population assez dense et plutôt jeune en moyenne grâce à leurs universités et au dynamisme de leur économie.

La famille 6 s'étale le long du littoral méditerranéen, exception faite des Bouches-du-Rhône, où la spécificité météorologique très ensoleillée attire un tourisme saisonnier considérable dans une région à la fois côtière et montagnarde. La population résidente y est en moyenne plus âgée et recourt notablement à l'usage de la motocyclette.

La famille 7 se distingue du reste des départements par un territoire à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population globalement plus âgée. On y retrouve également les départements les plus montagneux.

La famille 8 comprend des départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers

La famille 9 présente des départements équilibrés en termes de territoires urbains et ruraux, dont le dynamisme économique est notamment basé sur l'industrie. Géographiquement situés le long du littoral atlantique ou à l'intérieur des terres, ils connaissent un tourisme de camping notable, mais une moindre mobilité sur leur réseau structurant du fait de leur éloignement des grands corridors de transit. Le taux d'équipement des ménages en automobiles y est le plus élevé et sa population est à peine plus âgée que la moyenne des départements de province.

Aux 7 familles de départements déterminées par l'analyse statistique, il convient d'ajouter le département parisien, trop atypique pour être intégré dans l'analyse précédente, et les départements d'outre-mer pour lesquels le manque de données ne permet pas d'appliquer la même méthode de regroupement.

*Présentation de 6 indicateurs parmi les 19 indicateurs thématiques sélectionnés*

Alors que les travaux conduits au titre de l'ILSR portent notamment sur 19 indicateurs thématiques pour obtenir un large champ d'enjeux potentiels en termes de mortalité routière, 6 seulement, considérés comme critiques, sont retenus et présentés dans ce bilan :

- personnes tuées dans un accident à un seul véhicule sans piéton ;
- personnes tuées de 75 ans et plus ;

- personnes tuées dans un accident avec un conducteur de 18-24 ans présumé responsable ;
- personnes tuées dans un accident avec un conducteur ou un piéton alcoolisé ;
- personnes tuées dans un accident avec un deux-roues motorisé ;
- personnes tuées de nuit.

Le tableau ci-après présente la moyenne <sup>2</sup> par famille pour ces six indicateurs. Ils sont calculés sur la période 2007-2011, laquelle permet de disposer d'un effectif de mortalité suffisant pour assurer ces exploitations.

Au-delà de la simple valorisation des résultats, ce tableau témoigne également de la disparité des enjeux entre les familles :

- la mortalité dans les accidents à un seul véhicule ressortent plus dans les départements ruraux peu denses ;
- la mortalité des 75 ans et plus représente un enjeu à Paris ;
- la mortalité dans un accident avec un jeune conducteur présumé responsable est très présente dans les départements d'outre-mer tout comme la mortalité dans les accidents avec alcool ainsi que celle de nuit ;
- la mortalité des motocyclistes affecte plus spécialement Paris et les départements de la petite couronne.

#### ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ILSR MOYENS DES FAMILLES

| N° famille | Libellé famille                 | Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton (en %) | Tués de 75 ans et plus (en %) | Tués dans un accident avec un conducteur de 18-24 ans présumé responsable (en %) | Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton) (en %) | Tués dans un accident avec une moto (en %) | Tués de nuit |
|------------|---------------------------------|---|-------------------------------|--|---|--|--------------|
| F1         | Paris                           | 26,9  | 21,1                          | 15   | 24,2  | 48,9                                       | 48,5         |
| F2         | Départements de petite couronne | 25,7  | 11,5                          | 16,1   | 13,6  | 44,8                                       | 43,8         |
| F3         | Départements de grande couronne | 33  | 9,3                           | 22   | 21,7  | 29,4                                       | 48,1         |
| F4         | Départements d'outre-mer        | 31,5  | 3,1                           | 25   | 28,2  | 25,1                                       | 57           |
| F5         | Départements à métropoles       | 37,6  | 10,7                          | 23,4   | 24,8  | 22,4                                       | 45,7         |
| F6         | Départements méditerranéens     | 38,6  | 10,7                          | 20,5   | 22,1  | 26   | 45,6         |
| F7         | Départements ruraux peu denses  | 43,4  | 16,3                          | 21,1   | 21,1  | 13,7                                       | 36,1         |
| F8         | Départements multipolaires      | 37,8  | 11,4                          | 23,4   | 26,4  | 17,4                                       | 44,2         |
| F9         | Départements de transition      | 40,1  | 13,3                          | 23   | 27,7  | 15,3                                       | 42,9         |

Les cartes qui suivent donnent pour chacun des départements d'une même famille son positionnement pour les six ILSR étudiés par rapport à sa famille de référence.

Après un test de significativité statistique, la différence est alors qualifiée.

<sup>2</sup> On trouvera dans les annexes de ce bilan (sous 8.7. « Autres données sur les accidents corporels ») l'intégralité des tableaux chiffrés correspondants, avec indication des valeurs France métropolitaine et France entière.

Elle est considérée comme non significative (NS) si l'on ne peut pas exclure de façon presque certaine l'aspect aléatoire de la survenue du type d'accidents étudiés comme explicatif de l'écart observé entre le département et la moyenne de sa famille.

Si la différence est significative, on recherche alors le signe de cette différence et son importance.

La famille 1 n'étant constituée que d'un seul département, les cartes correspondantes ne sont pas éditées.

Par ailleurs, pour améliorer la lisibilité des cartes, les départements qui n'appartiennent pas à la famille étudiée ne sont pas représentés.

La traduction de ces résultats au plan cartographique considère quatre écarts par rapport à la moyenne : +/- 5 points et +/- 10 points. Le département est alors coloré en fonction de cette différence.

|   |  |
|---|--|
| Valeur du département $\leq$ moyenne - 10 points                      |  |
| Moyenne - 10 points < valeur du département $\leq$ moyenne - 5 points |  |
| Moyenne - 5 points < valeur du département $\leq$ moyenne             |  |
| Moyenne < valeur du département < moyenne + 5 points                  |  |
| Moyenne + 5 points $\leq$ valeur du département < moyenne + 10 points |  |
| Moyenne + 10 points $\leq$ valeur du département                      |  |
| Écart non significativement différent de la moyenne                   |  |

On trouvera ci-dessous un exemple s'intéressant à l'indicateur sur le pourcentage de personnes tuées dans les accidents avec alcool de la famille 5 : « départements à métropoles ».

| Département           | Personnes tuées à 30 jours dans les accidents avec alcool positif |      |      |      |      |       | Ensemble des tués de 2007 à 2011 dans les accidents | Tués dans les accidents avec alcoolémie positive (en %) | Variation en points par rapport au pourcentage moyen* |
|-----------------------|---|------|------|------|------|-------|---|---|---|
|                       | 2007  | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | TOTAL |   |   |   |
| Bouches-du-Rhône      | 17  | 32   | 17   | 19   | 20   | 105   | 724   | 14,5  | - 10,3  |
| Haute-Garonne         | 18  | 15   | 27   | 17   | 14   | 91    | 347   | 26,2  | NS  |
| Gironde               | 23  | 25   | 29   | 28   | 30   | 135   | 424   | 31,8  | 7   |
| Isère                 | 15  | 18   | 20   | 15   | 14   | 82    | 416   | 19,7  | - 5,1   |
| Loire-Atlantique      | 33  | 30   | 25   | 30   | 37   | 155   | 414   | 37,4  | 12,6  |
| Nord                  | 22  | 35   | 15   | 16   | 20   | 108   | 477   | 22,6  | NS  |
| Pas-de-Calais         | 16  | 30   | 11   | 13   | 13   | 83    | 422   | 19,7  | - 5,1   |
| Rhône                 | 17  | 14   | 19   | 30   | 15   | 95    | 342   | 27,8  | NS  |
| Seine-Maritime        | 19  | 9    | 14   | 19   | 14   | 75    | 323   | 23,2  | NS  |
| Moyenne de la famille |   |      |      |      |      |       |   | 24,8  |   |

\* Cette variation est calculée dès lors que le test statistique confirme la significativité de l'écart du département intéressé par rapport à la moyenne de la famille.

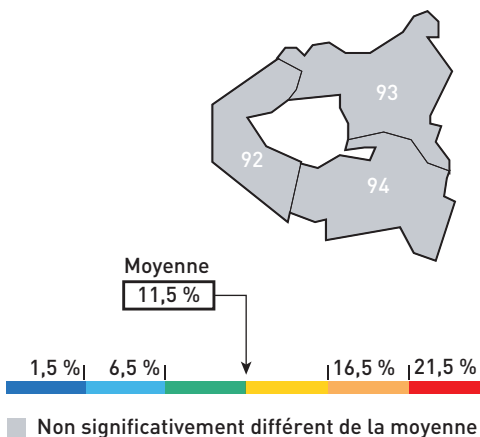
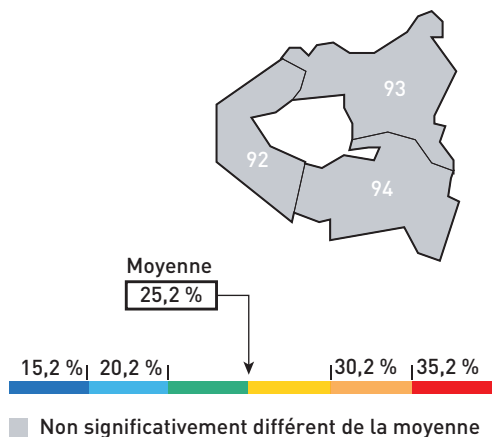
On observe par exemple qu'en Haute-Garonne, entre 2007 et 2011, 91 personnes sur 347 sont décédées des suites d'un accident impliquant une alcoolémie positive d'un des conducteurs ou piétons, soit 26,2 % des personnes tuées. La moyenne de cet indicateur dans la famille des départements à métropoles est 24,8 %. Si la Haute-Garonne avait connu la même fréquence d'implication de l'alcool que la moyenne de sa famille dans sa mortalité routière, on aurait observé 85 personnes tuées dans ces conditions. Bien que l'on observe, en 5 ans, 6 personnes tuées de plus dans des circonstances similaires, ce n'est pas suffisant pour affirmer que le département de la Haute-Garonne fait face à un risque supérieur lié à l'alcoolémie au sein de sa famille. Ce n'est pas pour autant que cet enjeu doit être négligé vu son poids dans la mortalité du département, mais il est probable que les gains espérés seront plus difficiles à obtenir que si le risque avait été nettement supérieur.

Le département de la Loire-Atlantique, quant à lui, comptabilise, en 5 ans, 155 décès sur 414 liés à une alcoolémie positive, soit 37,4 % des personnes tuées. Dans des conditions moyennes, il en aurait déploré 102, c'est-à-dire 34 de moins. Statistiquement, on considère que cet écart est suffisamment grand pour ne pas trouver son origine uniquement au hasard, et on peut alors affirmer que la Loire-Atlantique présente un plus grand risque d'implication de l'alcool dans sa mortalité routière au sein de sa famille et qu'une politique locale dans ce sens aura tout lieu de toucher une vraie cible.

**Famille 2 – Départements de petite couronne**

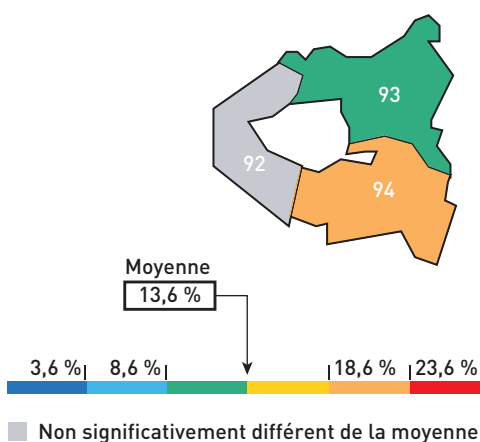
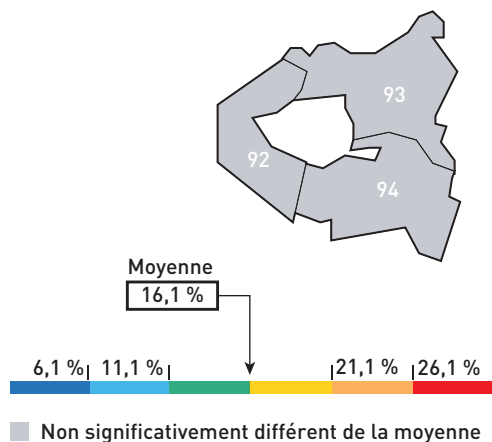
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton

↓ Tués de 75 ans et plus



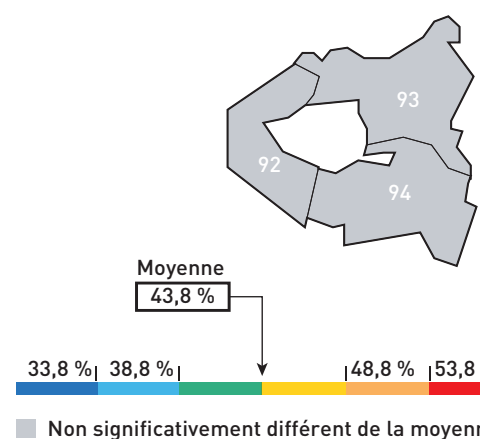
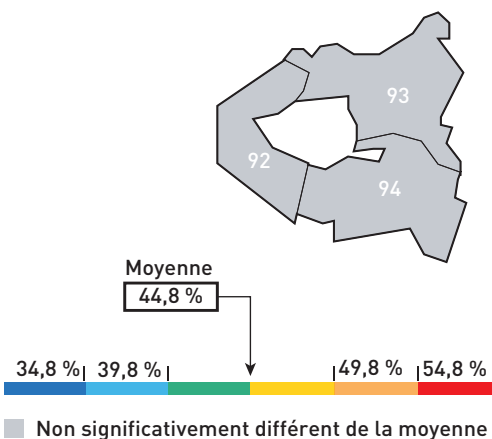
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable

↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



↓ Tués dans un accident avec une moto

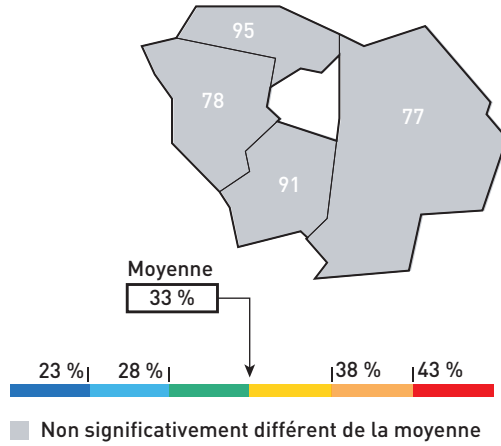
↓ Tués de nuit



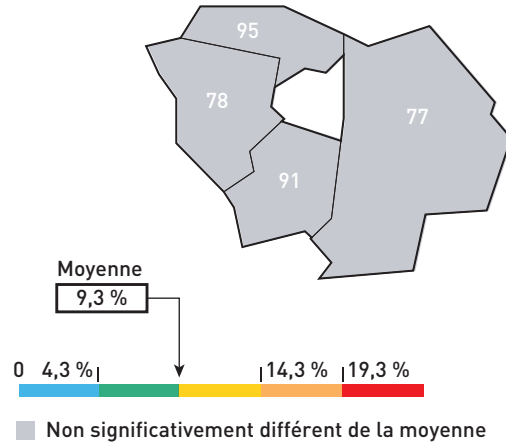


**Famille 3 – Départements de grande couronne**

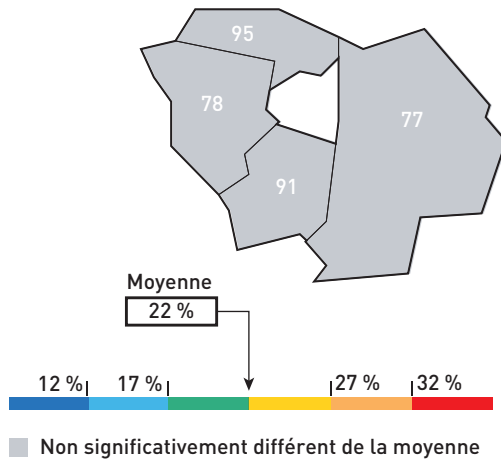
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



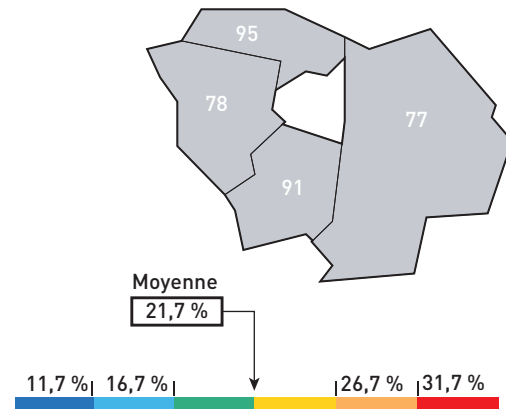
↓ Tués de 75 ans et plus



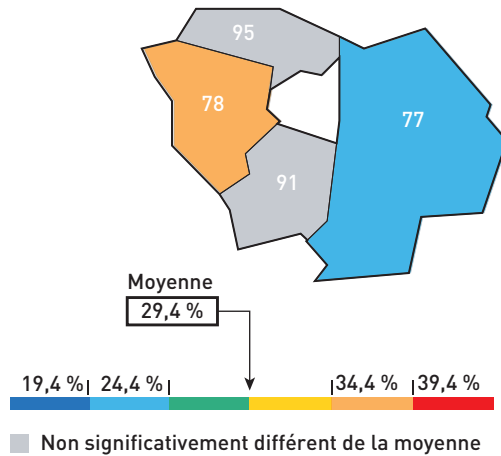
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



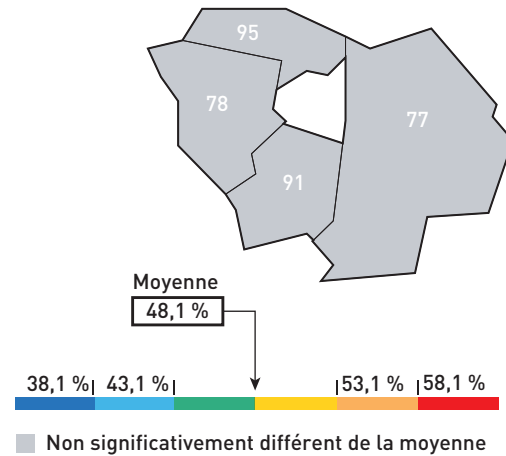
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



↓ Tués dans un accident avec une moto

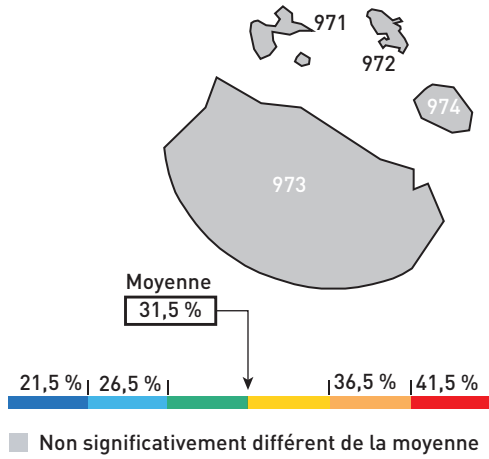


↓ Tués de nuit

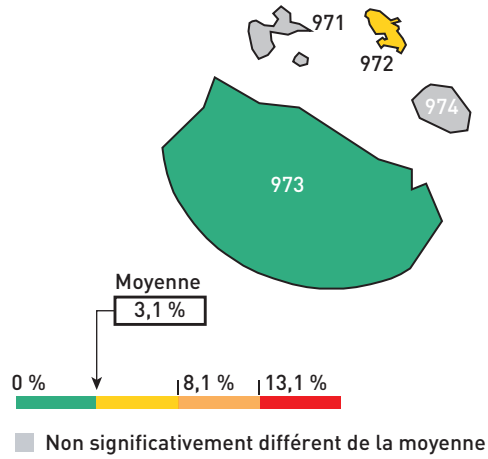


**Famille 4 – Départements d'outre-mer**

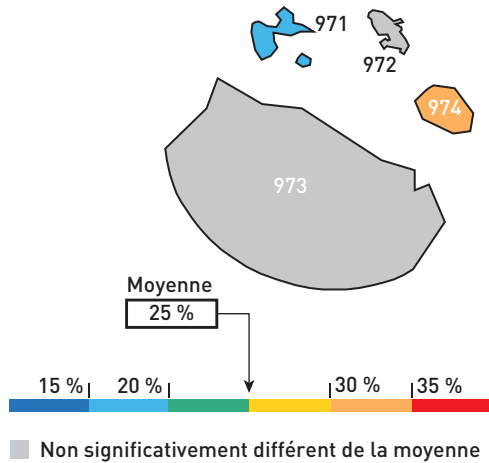
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



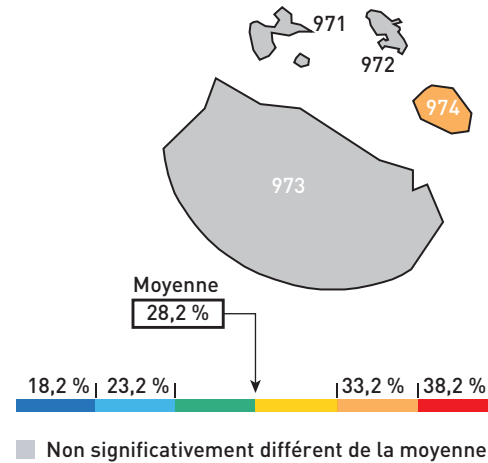
↓ Tués de 75 ans et plus



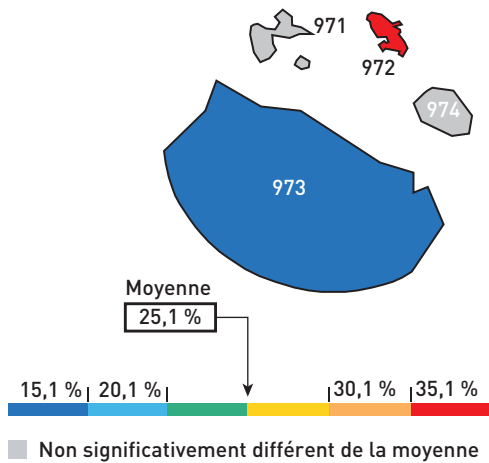
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



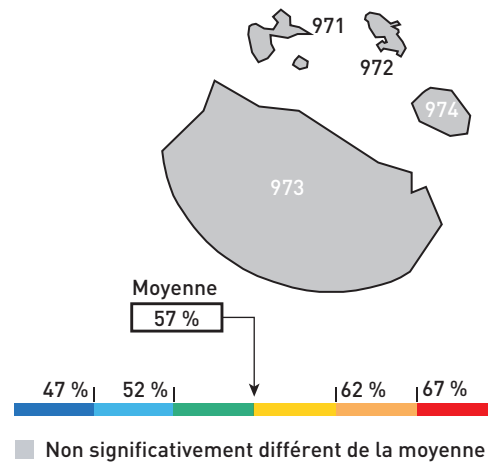
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



↓ Tués dans un accident avec une moto

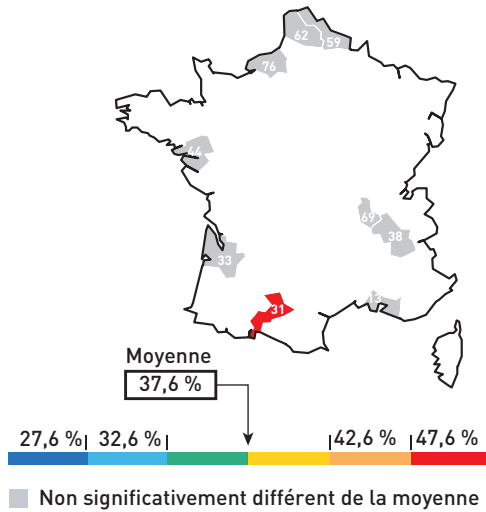


↓ Tués de nuit

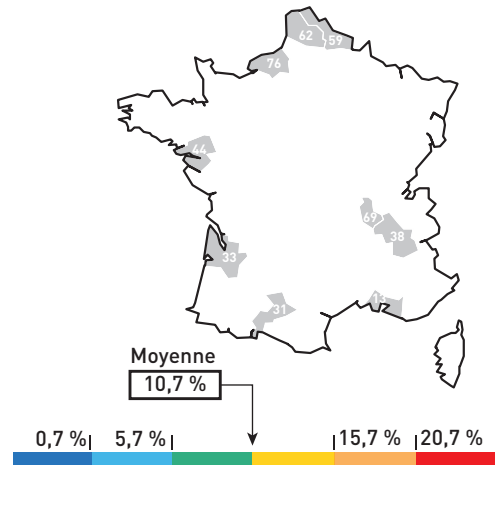


**Famille 5 – Départements à métropoles**

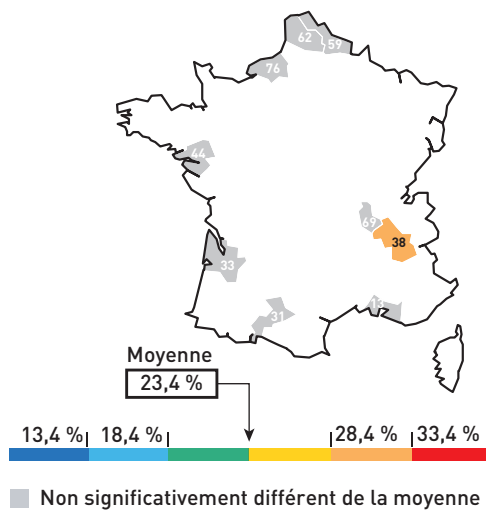
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



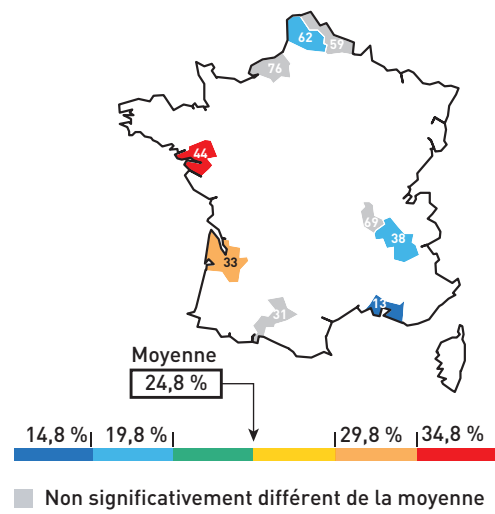
↓ Tués de 75 ans et plus



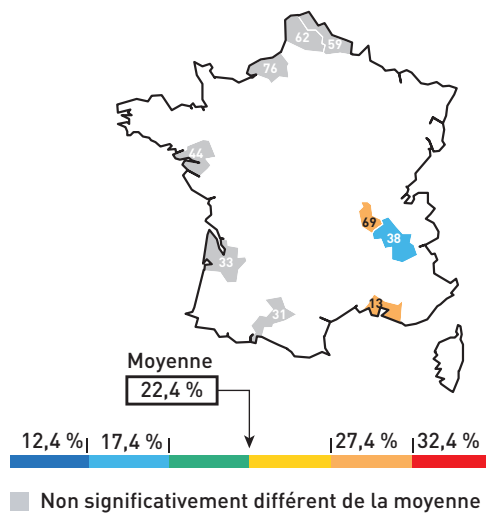
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



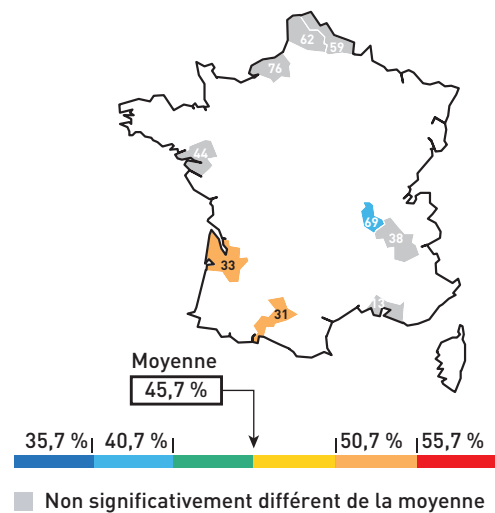
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



↓ Tués dans un accident avec une moto

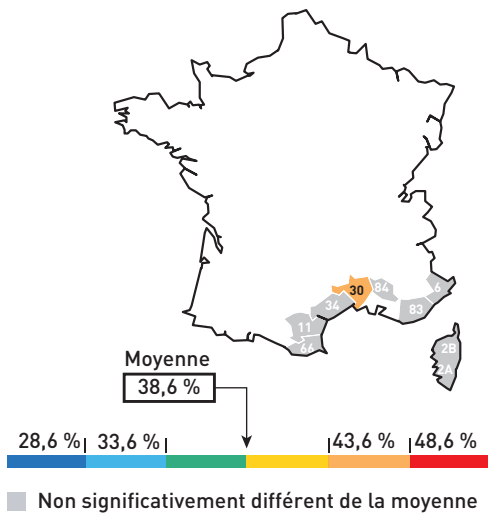


↓ Tués de nuit

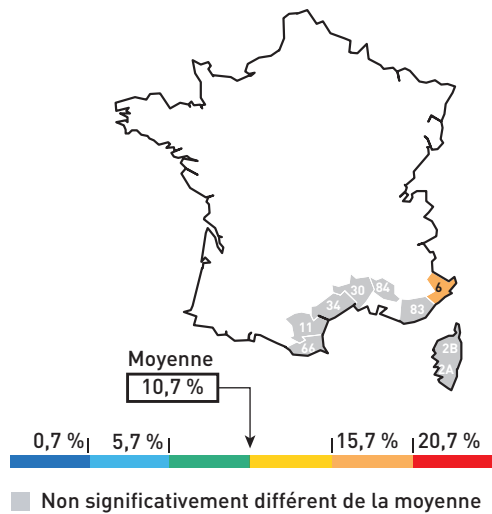


**Famille 6 – Départements méditerranéens**

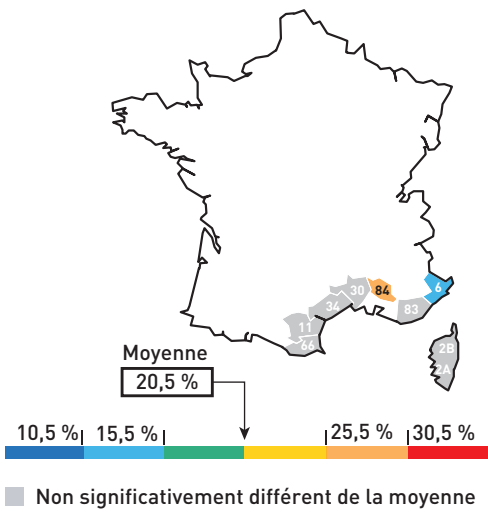
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



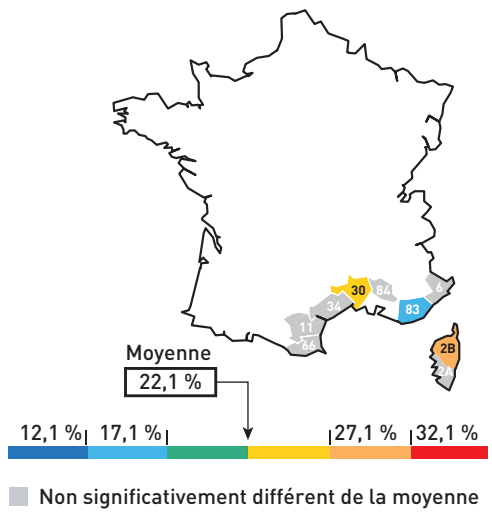
↓ Tués de 75 ans et plus



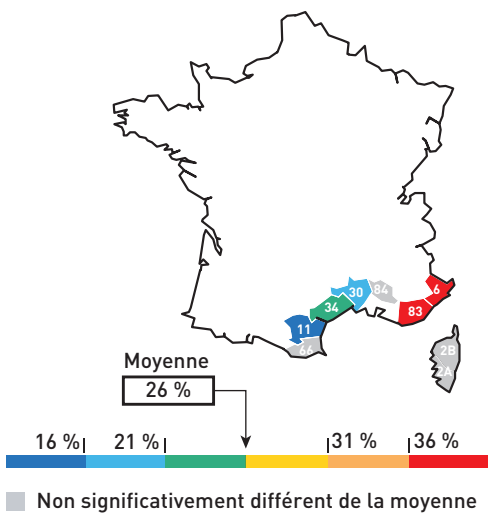
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



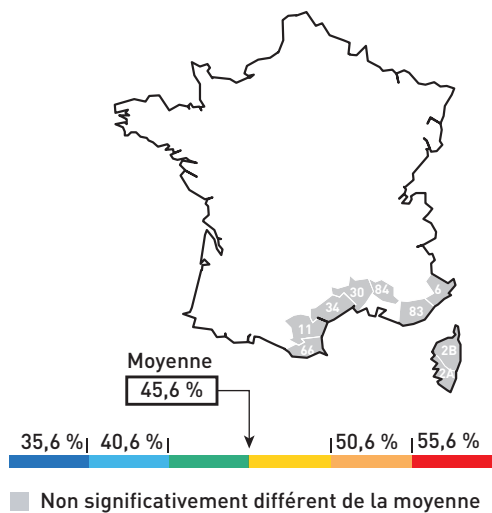
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



↓ Tués dans un accident avec une moto



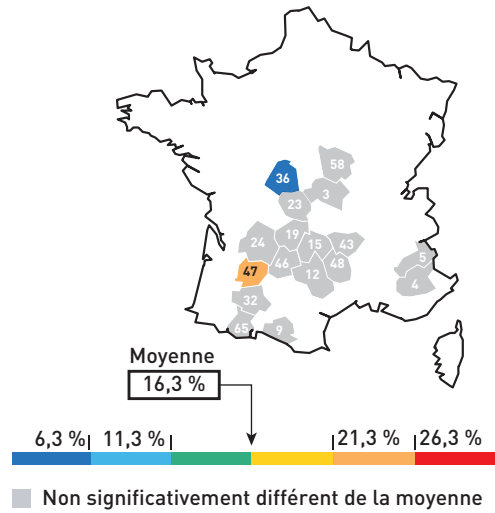
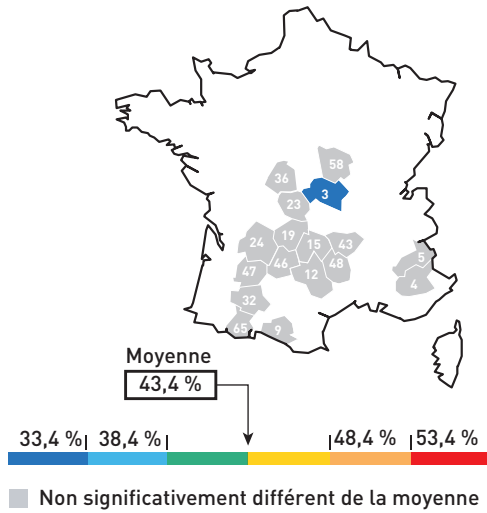
↓ Tués de nuit



**Famille 7 – Départements ruraux peu denses**

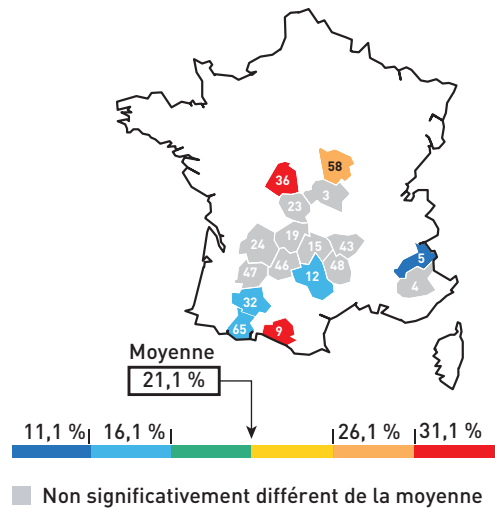
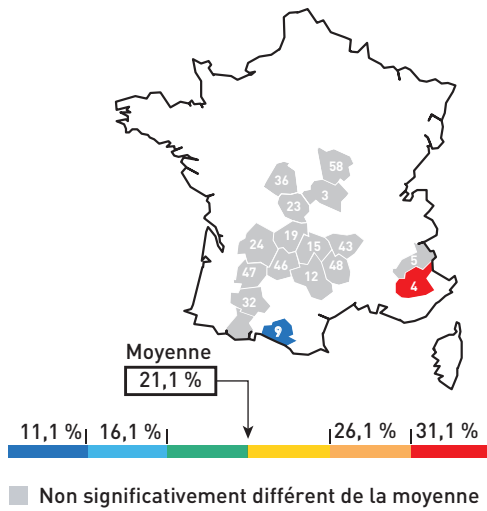
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton

↓ Tués de 75 ans et plus



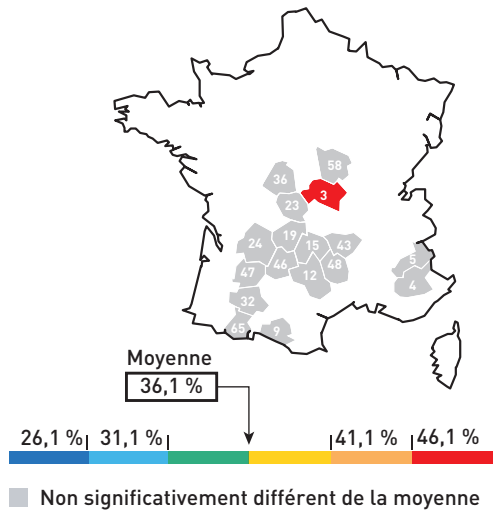
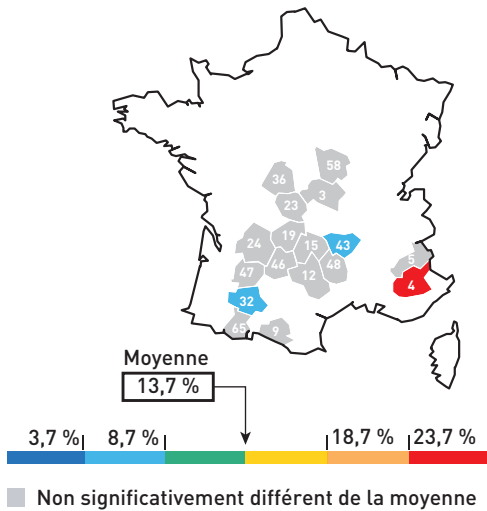
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable

↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



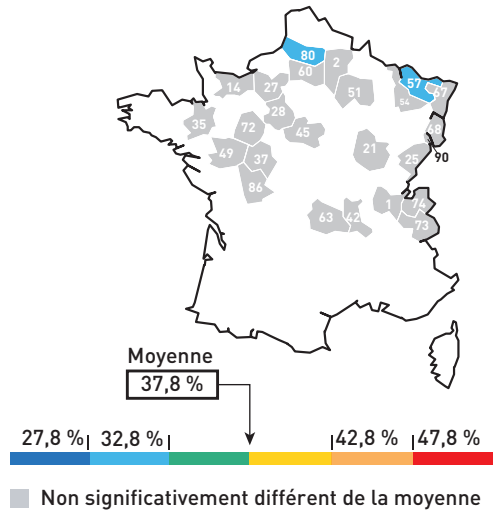
↓ Tués dans un accident avec une moto

↓ Tués de nuit

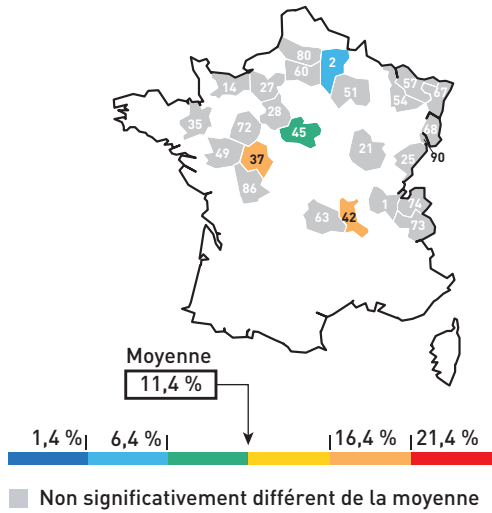


**Famille 8 – Départements multipolaires**

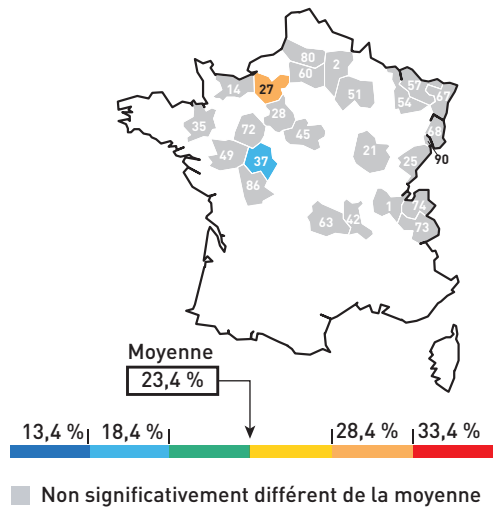
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



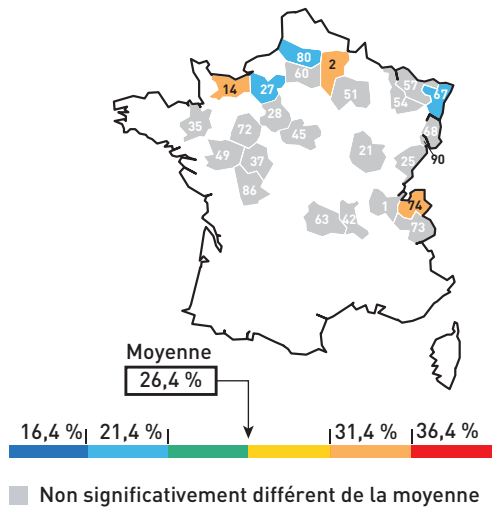
↓ Tués de 75 ans et plus



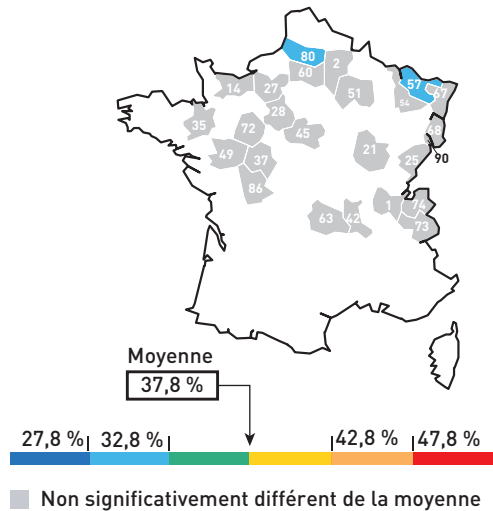
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



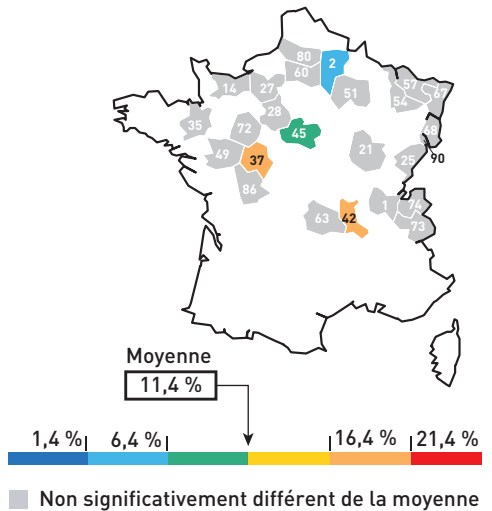
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



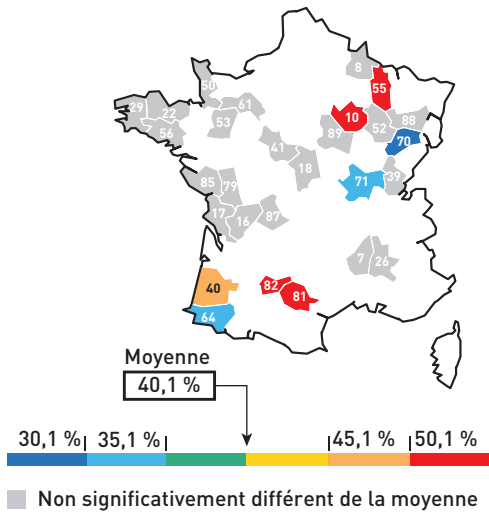
↓ Tués dans un accident avec une moto



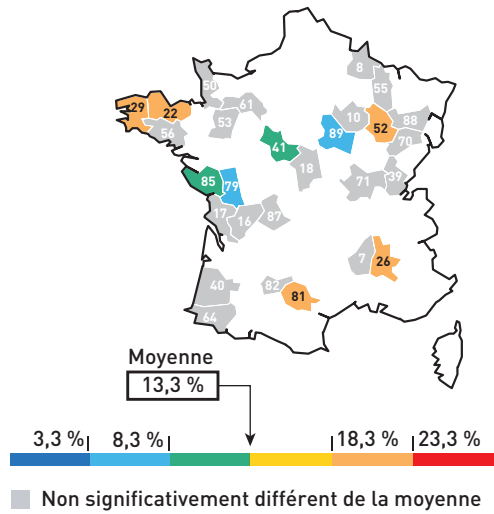
↓ Tués de nuit



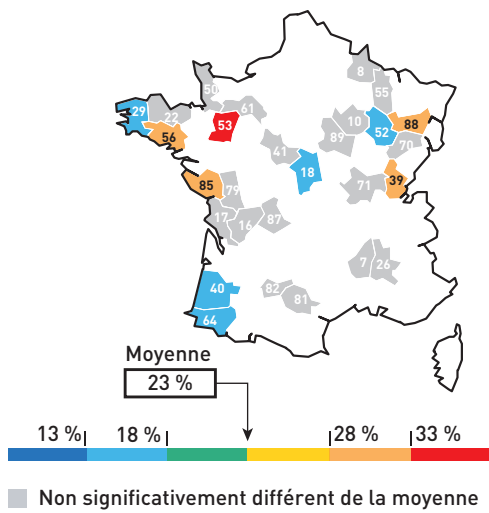
**Famille 9 – Départements de transition**



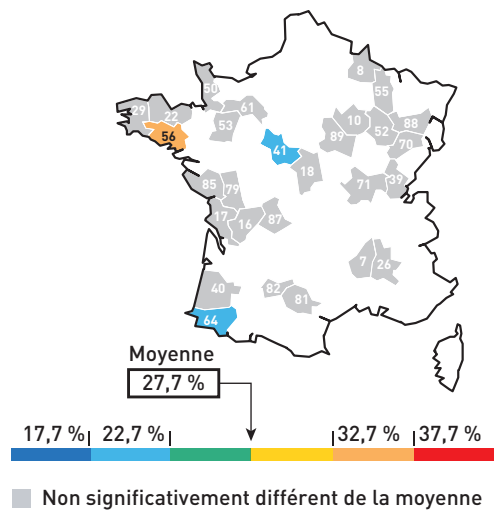
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



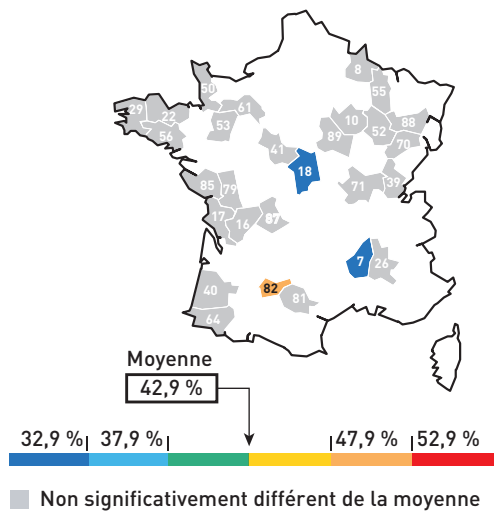
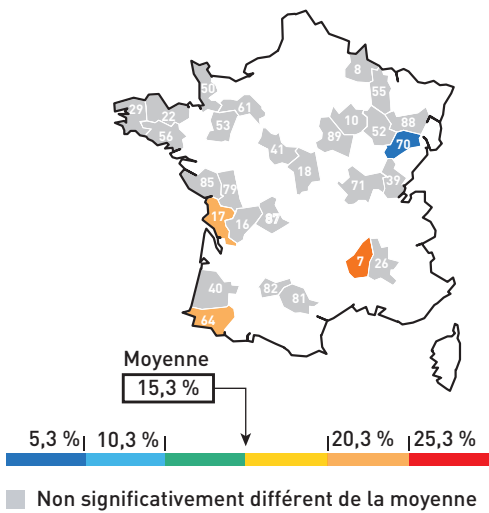
↓ Tués de 75 ans et plus



↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



# L'accidentalité des départements d'outre-mer

L'ensemble des données d'accidentalité des départements d'outre-mer qui figurait dans les précédents bilans est regroupé sous ce chapitre.

Alors que les effectifs correspondants sont souvent très faibles pour permettre des analyses statistiques suffisamment solides, l'ensemble des données est fourni depuis 2007 (date à partir de laquelle l'ONISR dispose en son sein des bases de données des accidents pour ces départements).

Sauf rares exceptions, ces données d'accidentalité ne sont pas commentées.

## Données générales d'accidentalité en DOM

Par rapport à 2010, la baisse des accidents corporels est au même niveau en 2011 qu'en métropole.

La plus forte baisse concerne le département de la Guadeloupe.

### ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS – DOM

| Année          | Guadeloupe | Martinique | Guyane  | La Réunion | Total   |
|----------------|------------|------------|---------|------------|---------|
| 2007           | 447        | 753        | 596     | 782        | 2 578   |
| 2008           | 500        | 603        | 400     | 777        | 2 280   |
| 2009           | 498        | 536        | 340     | 720        | 2 094   |
| 2010           | 506        | 456        | 322     | 807        | 2 091   |
| 2011           | 389        | 481        | 298     | 782        | 1 950   |
| Var. 2011/2010 | - 23,1 %   | 5,5 %      | - 7,5 % | - 3,1 %    | - 6,7 % |

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011, la baisse de la mortalité dans les départements d'outre-mer atteint 18 %.

Les deux plus fortes baisses intéressent la Guadeloupe et la Martinique.

### ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES DOM

| Année          | Guadeloupe | Martinique | Guyane   | La Réunion | Total    |
|----------------|------------|------------|----------|------------|----------|
| 2007           | 73         | 46         | 27       | 72         | 218      |
| 2008           | 56         | 35         | 26       | 51         | 168      |
| 2009           | 65         | 29         | 28       | 48         | 170      |
| 2010           | 65         | 37         | 36       | 42         | 180      |
| 2011           | 53         | 24         | 29       | 42         | 148      |
| Var. 2011/2010 | - 18,5 %   | - 35,1 %   | - 19,4 % | 0 %        | - 17,8 % |

Source : ONISR, fichier des accidents.



## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS LÉGERS DANS LES DOM

| Année                 | Guadeloupe      | Martinique    | Guyane         | La Réunion     | Total          |
|-----------------------|-----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| 2007                  | 603             | 1 092         | 802            | 1 011          | 3 508          |
| 2008                  | 751             | 850           | 528            | 978            | 3 107          |
| 2009                  | 701             | 716           | 452            | 910            | 2 779          |
| 2010                  | 679             | 593           | 448            | 992            | 2 712          |
| 2011                  | 575             | 655           | 406            | 985            | 2 621          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 15,3 %</b> | <b>10,5 %</b> | <b>- 9,4 %</b> | <b>- 0,7 %</b> | <b>- 3,4 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS DANS LES DOM

| Année                 | Guadeloupe      | Martinique    | Guyane         | La Réunion     | Total          |
|-----------------------|-----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| 2007                  | 371             | 235           | 177            | 356            | 1 139          |
| 2008                  | 430             | 236           | 144            | 404            | 1 214          |
| 2009                  | 444             | 278           | 150            | 311            | 1 183          |
| 2010                  | 296             | 237           | 154            | 257            | 944            |
| 2011                  | 263             | 217           | 201            | 275            | 956            |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 15,3 %</b> | <b>10,5 %</b> | <b>- 9,4 %</b> | <b>- 0,7 %</b> | <b>- 3,4 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

**Accidentalité selon la catégorie d'usagers**

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIE D'USAGERS – DOM

| Année                 | Piétons         | Vélo          | Cyclomoteur     | Motocyclette   | VT             | VU              | PL et TC     | Total          |
|-----------------------|-----------------|---------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|--------------|----------------|
| 2007                  | 439             | 211           | 649             | 545            | 2 079          | 161             | 104          | 2 578          |
| 2008                  | 421             | 170           | 570             | 511            | 1 791          | 173             | 87           | 2 280          |
| 2009                  | 359             | 205           | 553             | 435            | 1 627          | 171             | 79           | 2 094          |
| 2010                  | 397             | 145           | 531             | 446            | 1 611          | 156             | 73           | 2 091          |
| 2011                  | 357             | 165           | 470             | 416            | 1 556          | 127             | 76           | 1 950          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 10,1 %</b> | <b>13,8 %</b> | <b>- 11,5 %</b> | <b>- 6,7 %</b> | <b>- 3,4 %</b> | <b>- 18,6 %</b> | <b>4,1 %</b> | <b>- 6,7 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011, la répartition du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers, dans les DOM, est légèrement différente de celle de la métropole : les deux-roues motorisés (cyclomotoristes et motocyclistes) ressortent à 45 % de la mortalité contre 25 % en métropole. À l'inverse, la part des automobilistes tués n'est que de 25 % contre 52 % en métropole.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR CATÉGORIE D'USAGERS – DOM

| Année                 | Piétons       | Vélo          | Cyclo-moteur   | Moto-cyclette   | VT            | VU              | PL et TC  | Autres          | Total           |
|-----------------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------|-----------------|-----------------|
| 2007                  | 33            | 14            | 39             | 52              | 72            | 5               | 0         | 3               | 218             |
| 2008                  | 32            | 11            | 22             | 49              | 51            | 2               | 0         | 1               | 168             |
| 2009                  | 33            | 6             | 39             | 28              | 57            | 4               | 1         | 2               | 170             |
| 2010                  | 28            | 6             | 36             | 46              | 50            | 11              | 0         | 3               | 180             |
| 2011                  | 34            | 8             | 34             | 33              | 37            | 1               | 0         | 1               | 148             |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>21,4 %</b> | <b>33,3 %</b> | <b>- 5,6 %</b> | <b>- 28,3 %</b> | <b>- 26 %</b> | <b>- 90,9 %</b> | <b>ND</b> | <b>- 66,7 %</b> | <b>- 17,8 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS – DOM

| Année                 | Piétons      | Vélo        | Cyclo-moteur | Moto-cycllette | VT           | VU              | PL et TC      | Autres          | Total        |
|-----------------------|--------------|-------------|--------------|----------------|--------------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|
| 2007                  | 155          | 75          | 215          | 221            | 412          | 33              | 5             | 23              | 1 139        |
| 2008                  | 196          | 57          | 272          | 250            | 397          | 28              | 2             | 12              | 1 214        |
| 2009                  | 153          | 84          | 246          | 249            | 398          | 33              | 10            | 10              | 1 183        |
| 2010                  | 161          | 50          | 207          | 209            | 266          | 28              | 12            | 11              | 944          |
| 2011                  | 163          | 60          | 236          | 203            | 271          | 16              | 3             | 4               | 956          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>1,2 %</b> | <b>20 %</b> | <b>14 %</b>  | <b>- 2,9 %</b> | <b>1,9 %</b> | <b>- 42,9 %</b> | <b>- 75 %</b> | <b>- 63,6 %</b> | <b>1,3 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS LÉGERS PAR CATÉGORIE D'USAGERS – DOM

| Année                 | Piétons         | Vélo          | Cyclo-moteur    | Moto-cycllette | VT             | VU            | PL et TC      | Autres        | Total          |
|-----------------------|-----------------|---------------|-----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| 2007                  | 284             | 127           | 466             | 309            | 1 099          | 36            | 37            | 11            | 2 369          |
| 2008                  | 242             | 100           | 330             | 252            | 871            | 48            | 35            | 15            | 1 893          |
| 2009                  | 199             | 115           | 317             | 189            | 698            | 42            | 30            | 6             | 1 596          |
| 2010                  | 236             | 92            | 323             | 225            | 830            | 35            | 19            | 8             | 1 768          |
| 2011                  | 197             | 102           | 275             | 198            | 795            | 52            | 37            | 9             | 1 665          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 16,5 %</b> | <b>10,9 %</b> | <b>- 14,9 %</b> | <b>- 12 %</b>  | <b>- 4,2 %</b> | <b>48,6 %</b> | <b>94,7 %</b> | <b>12,5 %</b> | <b>- 5,8 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

### Accidentalité par tranche d'âge

La répartition du nombre de personnes tuées par classe d'âge dans les DOM est légèrement différente de celle de la métropole.

Les jeunes de moins de 24 ans représentent 35 % de la mortalité routière dans les DOM contre 27 % en métropole. À l'inverse, les personnes de 65 ans et plus représentent 8,8 % contre 19 % en métropole.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE – DOM

| Année                 | Âge indéterminé | 0-14 ans      | 15-17 ans       | 18-24 ans       | 25-44 ans       | 45-64 ans      | 65-74 ans     | 75 ans et plus | Total           |
|-----------------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|---------------|----------------|-----------------|
| 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             |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>ND</b>       | <b>- 25 %</b> | <b>- 35,7 %</b> | <b>- 30,2 %</b> | <b>- 13,1 %</b> | <b>- 3,2 %</b> | <b>37,5 %</b> | <b>- 60 %</b>  | <b>- 17,8 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CLASSE D'ÂGE – DOM

| Année                 | Âge inconnu | 0-14 ans      | 15-17 ans      | 18-24 ans      | 25-44 ans    | 45-64 ans     | 65-74 ans      | 75 ans et plus  | Total        |
|-----------------------|-------------|---------------|----------------|----------------|--------------|---------------|----------------|-----------------|--------------|
| 2007                  | 14          | 92            | 98             | 315            | 390          | 179           | 27             | 24              | 1 139        |
| 2008                  | 0           | 99            | 91             | 345            | 438          | 168           | 45             | 28              | 1 214        |
| 2009                  | 0           | 91            | 84             | 310            | 428          | 209           | 39             | 22              | 1 183        |
| 2010                  | 0           | 56            | 74             | 251            | 377          | 139           | 28             | 19              | 944          |
| 2011                  | 0           | 81            | 70             | 245            | 362          | 155           | 26             | 17              | 956          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>ND</b>   | <b>44,6 %</b> | <b>- 5,4 %</b> | <b>- 2,4 %</b> | <b>- 4 %</b> | <b>11,5 %</b> | <b>- 7,1 %</b> | <b>- 10,5 %</b> | <b>1,3 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS LÉGERS PAR CLASSE D'ÂGE – DOM

| Année                 | Âge inconnu | 0-14 ans       | 15-17 ans       | 18-24 ans      | 25-44 ans      | 45-64 ans       | 65-74 ans    | 75 ans et plus | Total          |
|-----------------------|-------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|--------------|----------------|----------------|
| 2007                  | 7           | 261            | 174             | 558            | 869            | 422             | 51           | 27             | 2 369          |
| 2008                  | 2           | 174            | 128             | 463            | 719            | 340             | 45           | 22             | 1 893          |
| 2009                  | 0           | 169            | 134             | 424            | 544            | 260             | 50           | 15             | 1 596          |
| 2010                  | 0           | 201            | 120             | 417            | 625            | 329             | 56           | 20             | 1 768          |
| 2011                  | 1           | 190            | 100             | 403            | 593            | 289             | 61           | 28             | 1 665          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>NS</b>   | <b>- 5,5 %</b> | <b>- 16,7 %</b> | <b>- 3,4 %</b> | <b>- 5,1 %</b> | <b>- 12,2 %</b> | <b>8,9 %</b> | <b>40 %</b>    | <b>- 5,8 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

**Accidentalité selon le sexe**

En 2011, les hommes représentent 83 % des personnes tuées.

Cette répartition n'est pas très lointaine de celle de la métropole où les hommes représentent 76 % de la mortalité routière.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SELON LE SEXE – DOM

| Année                 | Personnes tuées |                 | Blessés        |              | Dont blessés hospitalisés |               |
|-----------------------|-----------------|-----------------|----------------|--------------|---------------------------|---------------|
|                       | Hommes          | Femmes          | Hommes         | Femmes       | Hommes                    | Femmes        |
| 2007                  | 181             | 37              | 2 428          | 1 080        | 846                       | 293           |
| 2008                  | 143             | 25              | 2 098          | 1 009        | 908                       | 306           |
| 2009                  | 142             | 28              | 1 934          | 845          | 904                       | 279           |
| 2010                  | 145             | 35              | 1 899          | 813          | 742                       | 202           |
| 2011                  | 123             | 25              | 1 797          | 824          | 733                       | 223           |
| <b>Var. 2010/2011</b> | <b>- 15,2 %</b> | <b>- 28,6 %</b> | <b>- 9,3 %</b> | <b>8,8 %</b> | <b>- 1,2 %</b>            | <b>10,4 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

### Accidentalité selon la catégorie d'usagers et la classe d'âge

Dans les départements d'outre-mer, les usagers de deux-roues à moteur sont particulièrement touchés par la mortalité routière, puisqu'ils représentent 45 % des tués, dont 28 % dans la classe d'âge des 18-24 ans et jusqu'à 40 % pour la classe d'âge des 25-44 ans.

#### ↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'USAGERS PAR CLASSE D'ÂGE – DOM

|                | Piétons   |            | Cyclistes |            | Usagers de 2 roues à moteur |            | Automobilistes |            | Autres usagers |            | Ensemble   |            |
|----------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------------------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|------------|------------|
|                | Tués      | %          | Tués      | %          | Tués                        | %          | Tués           | %          | Tués           | %          | Tués       | %          |
| 0-14 ans       | 3         | 8,8        | 0         | 0          | 0                           | 0          | 3              | 8,1        | 0              | 0          | 6          | 4,1        |
| Pourcentage    | 50        |            | 0         |            | 0                           |            | 50             |            | 0              |            | 100        |            |
| 15-17 ans      | 1         | 2,9        | 1         | 12,5       | 6                           | 9          | 1              | 2,7        | 0              | 0          | 9          | 6,1        |
| Pourcentage    | 11,1      |            | 11,1      |            | 66,7                        |            | 11,1           |            | 0              |            | 100        |            |
| 18-24 ans      | 5         | 14,7       | 1         | 12,5       | 19                          | 28,4       | 12             | 32,4       | 0              | 0          | 37         | 25         |
| Pourcentage    | 13,5      |            | 2,7       |            | 51,4                        |            | 32,4           |            | 0              |            | 100        |            |
| 25-44 ans      | 10        | 29,4       | 2         | 25         | 27                          | 40,3       | 13             | 35,1       | 1              | 50         | 53         | 35,8       |
| Pourcentage    | 18,9      |            | 3,8       |            | 50,9                        |            | 24,5           |            | 1,9            |            | 100        |            |
| 45-64 ans      | 8         | 23,5       | 4         | 50         | 10                          | 14,9       | 7              | 18,9       | 1              | 50         | 30         | 20,3       |
| Pourcentage    | 26,7      |            | 13,3      |            | 33,3                        |            | 23,3           |            | 3,3            |            | 100        |            |
| 65-74 ans      | 6         | 17,6       | 0         | 0          | 4                           | 6          | 1              | 2,7        | 0              | 0          | 11         | 7,4        |
| Pourcentage    | 54,5      |            | 0         |            | 36,4                        |            | 9,1            |            | 0              |            | 100        |            |
| 75 ans et plus | 1         | 2,9        | 0         | 0          | 1                           | 1,5        | 0              | 0          | 0              | 0          | 2          | 1,4        |
| Pourcentage    | 50        |            | 0         |            | 50                          |            | 0              |            | 0              |            | 100        |            |
| <b>Total</b>   | <b>34</b> | <b>100</b> | <b>8</b>  | <b>100</b> | <b>67</b>                   | <b>100</b> | <b>37</b>      | <b>100</b> | <b>2</b>       | <b>100</b> | <b>148</b> | <b>100</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

### Accidentalité selon le type de route

#### ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS PAR TYPE DE ROUTE – DOM

| Année                 | Autoroutes     | RN et RD        | VC et autres voiries | Total          |
|-----------------------|----------------|-----------------|----------------------|----------------|
| 2007                  | 66             | 1 530           | 982                  | 2 578          |
| 2008                  | 62             | 1 289           | 929                  | 2 280          |
| 2009                  | 61             | 1 192           | 841                  | 2 094          |
| 2010                  | 48             | 1 213           | 830                  | 2 091          |
| 2011                  | 49             | 1 073           | 828                  | 1 950          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 2,1 %</b> | <b>- 12,1 %</b> | <b>0,7 %</b>         | <b>- 6,7 %</b> |

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le nombre de personnes tuées dans les départements d'outre-mer a baissé de - 18 % en 2011 par rapport à 2010 (- 32 tués). La baisse la plus forte en effectifs intéresse les routes nationales et départementales (- 23 personnes tuées).

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR TYPE DE ROUTE – DOM

| Année                 | Autoroutes      | RN et RD     | VC et autres voiries | Total           |
|-----------------------|-----------------|--------------|----------------------|-----------------|
| 2007                  | 3               | 168          | 47                   | 218             |
| 2008                  | 0               | 129          | 39                   | 168             |
| 2009                  | 1               | 139          | 30                   | 170             |
| 2010                  | 3               | 146          | 31                   | 180             |
| 2011                  | 1               | 123          | 24                   | 148             |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 66,7 %</b> | <b>- 16%</b> | <b>- 21,2 %</b>      | <b>- 17,8 %</b> |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR TYPE DE ROUTE – DOM

| Année                 | Autoroutes     | RN et RD         | VC et autres voiries | Total         |
|-----------------------|----------------|------------------|----------------------|---------------|
| 2007                  | 5              | 859              | 275                  | 1 139         |
| 2008                  | 7              | 796              | 411                  | 1 214         |
| 2009                  | 12             | 832              | 820                  | 1 664         |
| 2010                  | 3              | 683              | 258                  | 944           |
| 2011                  | 7              | 611              | 338                  | 956           |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>133,3 %</b> | <b>- 10,54 %</b> | <b>31,04 %</b>       | <b>1,34 %</b> |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS LÉGERS PAR TYPE DE ROUTE – DOM

| Année                 | Autoroutes   | RN et RD       | VC et autres voiries | Total          |
|-----------------------|--------------|----------------|----------------------|----------------|
| 2007                  | 108          | 1 322          | 939                  | 2 369          |
| 2008                  | 88           | 1 057          | 748                  | 1 893          |
| 2009                  | 76           | 820            | 219                  | 1 115          |
| 2010                  | 69           | 966            | 741                  | 1 768          |
| 2011                  | 67           | 906            | 692                  | 1 665          |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>9,8 %</b> | <b>- 6,2 %</b> | <b>6,6 %</b>         | <b>- 3,4 %</b> |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

**Accidentalité selon le milieu (agglomérations<sup>3</sup> versus rase campagne<sup>4</sup>)**

Dans les départements d'outre-mer, la répartition des personnes tuées entre la rase campagne et le milieu urbain (respectivement 70 % et 30 %) est sensiblement la même qu'en métropole, alors que 54 % des accidents corporels se produisent en milieu urbain.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE – DOM

| Année                 | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés légers | Blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------|----------------------|
| 2007                  | 1 049               | 137             | 966            | 626                  |
| 2008                  | 924                 | 103             | 752            | 616                  |
| 2009                  | 926                 | 118             | 701            | 634                  |
| 2010                  | 944                 | 130             | 830            | 478                  |
| 2011                  | 909                 | 103             | 798            | 503                  |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 3,7 %</b>      | <b>- 20,8 %</b> | <b>- 3,9 %</b> | <b>5,2 %</b>         |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

## ↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN – DOM

| Année                 | Accidents corporels | Personnes tuées | Blessés légers | Blessés hospitalisés |
|-----------------------|---------------------|-----------------|----------------|----------------------|
| 2007                  | 1 529               | 81              | 1 403          | 513                  |
| 2008                  | 1 356               | 65              | 1 141          | 598                  |
| 2009                  | 1 168               | 52              | 895            | 549                  |
| 2010                  | 1 147               | 50              | 938            | 466                  |
| 2011                  | 1 041               | 45              | 867            | 453                  |
| <b>Var. 2011/2010</b> | <b>- 9,2 %</b>      | <b>- 10 %</b>   | <b>- 7,6 %</b> | <b>- 2,8 %</b>       |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

<sup>3</sup> Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

<sup>4</sup> Reste du réseau situé hors agglomération.

**Accidentalité selon le type de collision**

Les résultats de l'accidentalité sont sensiblement identiques dans les DOM au niveau de la répartition des types d'accidents (cf. chapitre 3.3 du bilan), avec toutefois pour les chocs frontaux une surreprésentation dans les nombres d'accidents, qui peut s'expliquer notamment par la composition du réseau routier (peu de routes à chaussées séparées).

## ↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTALITÉ SELON LE TYPE DE COLLISION – DOM

|   | Accidents corporels |             | Personnes tuées |             |
|---|---------------------|-------------|-----------------|-------------|
|   | Nombre              | %           | Nombre          | %           |
| Un véhicule seul avec piéton(s)           | 339                 | 17,4        | 34              | 23          |
| Un véhicule seul sans piéton              | 392                 | 20,1        | 42              | 28,4        |
| <b>Total accidents à un véhicule</b>      | <b>731</b>          | <b>37,5</b> | <b>76</b>       | <b>51,4</b> |
| <b>Deux véhicules</b>                     |                     |             |                 |             |
| – collision frontale                      | 327                 | 16,8        | 34              | 23          |
| – collision par le côté                   | 490                 | 25,1        | 17              | 11,5        |
| – collision par l'arrière                 | 218                 | 11,2        | 8               | 5,4         |
| – autres collisions                       | 59                  | 3           | 2               | 1,4         |
| <b>Total accidents à deux véhicules</b>   | <b>1 094</b>        | <b>56,1</b> | <b>61</b>       | <b>41,2</b> |
| <b>Trois véhicules et plus</b>            |                     |             |                 |             |
| – collisions en chaîne                    | 34                  | 1,7         | 0               | 0           |
| – collisions multiples                    | 85                  | 4,4         | 11              | 7,4         |
| – autres collisions                       | 6                   | 0,3         | 0               | 0           |
| <b>Total accidents à 3 véhicules et +</b> | <b>125</b>          | <b>6,4</b>  | <b>11</b>       | <b>7,4</b>  |
| <b>Ensemble</b>                           | <b>1 950</b>        | <b>100</b>  | <b>148</b>      | <b>100</b>  |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.

**Accidentalité selon les obstacles**

Les accidents avec des chocs de véhicules contre des obstacles fixes représentent 24 % de la mortalité dans les départements d'outre-mer.

À la différence de la métropole, les personnes tuées après un choc du véhicule contre un poteau sont majoritaires (17 % des tués contre obstacles fixes) et la gravité de ces accidents y est accentuée (26 tués pour 100 véhicules impliqués contre 13 en métropole).

Par ailleurs, la mortalité dans les accidents avec choc du véhicule contre un obstacle fixe est à parité entre les automobilistes et les motocyclistes (1 motocycliste tué contre 5 automobilistes en métropole).

## ↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTALITÉ CONTRE OBSTACLES FIXES – DOM

|                              | Véhicules impliqués |            | Personnes tuées |            | Gravité<br>[tués/100 véhicules<br>impliqués] |
|------------------------------|---------------------|------------|-----------------|------------|--|
|                              | Nombre              | %          | Nombre          | %          |  |
| Glissière métallique         | 19                  | 6,4        | 1               | 2,9        | 5,3  |
| – dont véhicules légers      | 18                  | 9,5        | 1               | 6,3        | 5,6  |
| – dont motocyclettes         | 0                   | 0          | 0               | 0          | NS   |
| Glissière en béton           | 38                  | 12,8       | 5               | 14,3       | 13,2   |
| – dont véhicules légers      | 31                  | 16,3       | 0               | 0          | 0  |
| – dont motocyclettes         | 7                   | 15,6       | 5               | 31,3       | 71,4   |
| Arbre                        | 25                  | 8,4        | 5               | 14,3       | 20   |
| – dont véhicules légers      | 18                  | 9,5        | 2               | 12,5       | 11,1   |
| – dont motocyclettes         | 1                   | 2,2        | 2               | 12,5       | 200  |
| Mur, pile de pont            | 34                  | 11,5       | 5               | 14,3       | 14,7   |
| – dont véhicules légers      | 25                  | 13,2       | 3               | 18,8       | 12   |
| – dont motocyclettes         | 4                   | 8,9        | 2               | 12,5       | 50   |
| Parapet                      | 9                   | 3          | 3               | 8,6        | 33,3   |
| – dont véhicules légers      | 5                   | 2,6        | 3               | 18,8       | 60   |
| – dont motocyclettes         | 2                   | 4,4        | 0               | 0          | 0  |
| Poteau                       | 23                  | 7,8        | 6               | 17,1       | 26,1   |
| – dont véhicules légers      | 14                  | 7,4        | 2               | 12,5       | 14,3   |
| – dont motocyclettes         | 5                   | 11,1       | 4               | 25         | 80   |
| Fossé, talus, paroi rocheuse | 26                  | 8,8        | 4               | 11,4       | 15,4   |
| – dont véhicules légers      | 21                  | 11,1       | 4               | 25         | 19   |
| – dont motocyclettes         | 3                   | 6,7        | 0               | 0          | 0  |
| <b>Total obstacles fixes</b> | <b>296</b>          | <b>100</b> | <b>35</b>       | <b>100</b> | <b>11,8</b>                                  |
| – dont véhicules légers      | 190                 | 100        | 16              | 100        | 8,4  |
| – dont motocyclettes         | 45                  | 100        | 16              | 100        | 35,6   |

Source : ONISR,  
fichier des accidents.