

PARTIE 8 #

ANNEXES

Le Fichier national des accidents corporels de la circulation routière

Le Fichier national des accidents corporels de la circulation routière est géré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière. Il constitue la base de données des informations essentielles recueillies dans un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (dit « BAAC ») par les forces de l'ordre, à la suite de chaque accident corporel.

Il est usuellement dénommé « Fichier BAAC ».

Le présent chapitre, après avoir donné les principales définitions utilisées, présente le processus de constitution de ce fichier.

Les données d'accidentalité commentées et analysées dans le présent document proviennent de ce fichier national.

DÉFINITIONS

C'est le Comité interministériel de la sécurité routière du 9 juillet 2004, au titre de la modernisation du Fichier national des accidents corporels de la route, qui a décidé l'adoption des définitions internationales aux fins de favoriser les comparaisons entre pays. Ces définitions résultent de la décision du Conseil 93/704/CE du 30 novembre 1993 créant la base statistique européenne en matière d'accidentalité (dénommée « CARE ») et décrivant les obligations des États membres (EM) en matière de transmission de statistiques d'accidentalité routière.

Par suite, la loi n° 2004-806 du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique a prévu, en son article 28, un arrêté santé et transports fixant les « conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière et leurs conséquences médicales ». Cet arrêté a été pris le 27 mars 2007 et donne les définitions suivantes :

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

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

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

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

Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent (avant le 1^{er} janvier 2005, le délai de prise en considération du décès était de 6 jours, aussi l'on applique un coefficient de correction aux données antérieures à 2005 – à savoir généralement 1,069) ;
- les personnes blessées : victimes non tuées.

On distinguera parmi les personnes blessées :

- les blessés dits « hospitalisés » : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais non admises à l'hôpital ou ayant été admises à l'hôpital 24 heures au plus.

INTERPRÉTATION DES DÉFINITIONS

Dans la mesure où ces définitions sont relativement sommaires et laissent ouvertes de nombreuses questions d'interprétation, l'ONISR, en charge de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalité aux termes du décret du 15 mai 1975 relatif au CISR, a constitué de longue date une doctrine d'interprétation de ces définitions, qu'il diffuse auprès des services impliqués dans la collecte des données pour décider de la rédaction d'une fiche BAAC. Ces derniers doivent l'interroger en cas de doute sur la création ou non d'une fiche BAAC, et ce indépendamment de la rédaction ou non d'un procès-verbal.

Les principales sont les suivantes :

Sont classés comme accident corporel :

- un accident où au moins un usager est décédé du fait de l'accident ou qui a nécessité, du fait de l'accident des soins médicaux, c'est-à-dire des soins délivrés par un ou des professionnels de santé. Le cadre dans lequel ces soins ont été délivrés – établissement hospitalier, cabinet médical, sur le site même du sinistre ou autre – n'entre pas en ligne de compte. L'existence ou la durée d'une ITT n'entre aucunement en ligne de compte. Par contre, une auscultation ou de simples examens sans suites ne sont pas à considérer comme des soins ;
- un accident de cycliste sur une voie verte, s'agissant d'une voie ouverte à la circulation publique. La restriction d'usage à certaines catégories d'usagers d'une voie ouverte à la circulation est sans effet sur la qualification générale de la voie et ne dispense pas de la rédaction d'une fiche BAAC. Une bicyclette est un véhicule au sens du Code de la route. Un accident corporel impliquant un cycliste seul doit faire l'objet d'une fiche BAAC ;
- en cas de malaise ou de crise cardiaque, on doit donc raisonner en recherche de lien de causalité direct, en s'inspirant du raisonnement judiciaire employé pour les recherches de responsabilité. Dès lors que ses blessures ou son décès ne sont pas dus à son seul malaise ou à la seule crise cardiaque, mais bien à l'accident qui en a résulté (autrement dit : s'il meurt des suites d'un choc sur arbre par exemple), il s'agit bien d'un accident de la route, même s'il avait perdu connaissance avant le choc. Par contre, ce n'est pas un accident de la route s'il est démontré qu'il était déjà décédé avant le choc (un cas plutôt rare). S'il y a d'autres victimes de l'accident, elles ne sont évidemment pas prises en compte comme victimes routières si l'accident lui-même n'est pas classé en accident de la route (selon le critère rappelé ci-dessus). Cette interprétation est facile à mémoriser dans la mesure où, si l'item « malaise » existe dans la nomenclature BAAC, c'est bien parce que la très grande majorité des accidents avec malaise font effectivement l'objet d'une fiche BAAC ;
- un accident par noyade, si la perte de contrôle du véhicule est bien à l'origine de la chute du véhicule dans la rivière. Dès lors qu'il n'y a pas de rupture dans la chaîne de causalité depuis la sortie de route du véhicule, ces accidents doivent faire l'objet d'une fiche BAAC.

Ne sont pas classés comme accident corporel :

- tous les accidents purement matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie non ouverte à la circulation publique (par exemple, une voie réservée aux riverains et signalée comme telle) ou sur un parking à usage strictement privatif, ainsi que ceux qui n'impliquent pas de véhicule au sens du Code de la route. Notamment, les accidents n'impliquant qu'un piéton ou que des piétons entre eux en sont exclus ;
- dans le cas d'un transfert à l'hôpital suivi d'une sortie sans aucun soin après examen divers. Il n'y a alors pas de blessé au sens statistique et donc pas de fiche BAAC à rédiger. Le cas échéant, la fiche BAAC déjà établie peut être annulée une fois que l'absence totale de soins à aucune des victimes est avérée ;
- l'hypothèse de suicide ou de tentative de suicide ne peut justifier le déclassement d'un accident routier que si ce motif est avéré, c'est-à-dire qu'il a été établi et documenté dans le cadre de l'instruction (sur la base d'éléments probants) et qu'il a en conséquence fait l'objet d'une prise de position formelle du procureur de la République, dûment actée. Une simple présomption apparue en cours d'enquête ne peut faire foi ;
- il en est de même pour les cas d'homicide volontaire ou de tentative d'homicide volontaire.

Autres précisions :

- un blessé (au sens de la doctrine) non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures est dit « blessé léger ». La présence d'un blessé léger dans un accident suffit à le qualifier d'accident corporel et impose dès lors la rédaction d'une fiche BAAC ;
- on entend par milieu urbain l'ensemble des voies ou sections de voies situées à l'intérieur d'une agglomération au sens de la définition du Code de la route (sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération). La taille de l'agglomération (c'est-à-dire sa population) n'entre pas en ligne de compte ;
- à l'inverse, toute voie ou section de voie située hors agglomération relève de la rase campagne ;

– le délai de 30 jours pris en considération pour un décès a été adopté au 1^{er} janvier 2005. Si l'on cherche à constituer des séries chronologiques, quand on travaille sur des périodes plus récentes (en général à partir de 2000), on applique de façon uniforme l'unique coefficient 1,069 jusqu'en 2004. Pour les séries plus longues, on doit employer des coefficients différenciés selon les périodes, le rapport entre les décès à court terme et les décès à moyen terme ayant varié au fil des temps, du fait principalement des progrès des dispositifs d'intervention d'urgence et de ceux de la médecine hospitalière. D'où certaines disparités légitimes entre séries. Précisément, pour les séries historiques longues : jusqu'en 1967, on dispose des effectifs tués à 3 jours (coefficient de conversion 1,17). Puis, jusqu'en 2004, on dispose des effectifs tués à 6 jours, que l'on convertit en utilisant successivement les coefficients 1,09 (de 1967 à 1992 inclus), puis 1,057 (de 1993 à 2003 inclus) et enfin 1,069 pour la seule année 2004. Depuis 2005, les statistiques sont directement exprimées en effectifs tués à 30 jours.

LE RECUEIL DES DONNÉES ACCIDENTS

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'un BAAC (Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation), rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent (selon le site de l'accident).

Véritable clé de voûte du système d'information de la sécurité routière, ce bulletin regroupe des informations très complètes, organisées en quatre grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués. Un localisant complète les accidents en milieu urbain. Le BAAC porte le numéro de code de l'unité émettrice ainsi que le numéro de procès-verbal. La fiche BAAC est réputée anonyme en ce qu'elle ne comporte ni les identités des personnes impliquées dans les accidents, ni les immatriculations complètes des véhicules.

Environ 3 500 services sont susceptibles d'émettre une fiche BAAC. Ces services comprennent environ 3 000 brigades locales de gendarmerie, 465 circonscriptions de sécurité publique comportant chacune une unité spécialisée en matière de sécurité routière et 13 compagnies républicaines de sécurité (CRS) auxquelles il convient d'ajouter la préfecture de police de Paris (PP) ainsi que la police aux frontières (PAF) compétente pour les accidents survenus aux frontières ou en zone aéroportuaire.

Schématiquement, le secteur de compétence de la gendarmerie correspond à la rase campagne et aux agglomérations de moins de 7 000 habitants, celui de la sécurité publique (commissariats) aux agglomérations de plus de 7 000 habitants, et celui des CRS aux autoroutes urbaines. Le bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris (PP) est compétent pour les vingt arrondissements de Paris et le boulevard périphérique, ainsi que pour les départements de la petite couronne depuis septembre 2009.

LA TRANSMISSION DES DONNÉES ACCIDENTS

Pour la gendarmerie, les BAAC établis par les brigades locales sont transmis aux escadrons départementaux qui, après validation et consolidation, les transmettent au Centre national de traitement de l'information de Rosny-sous-Bois, le tout au moyen de logiciels et procédures informatiques propres à la gendarmerie nationale. Ces procédures sont en cours de refonte dans une application de type Web dénommée PULSAR. Une fois rassemblées, les fiches sont transmises à l'ONISR en général le mois $m + 2$.

Pour la sécurité publique, le projet de modernisation a permis de rationaliser les moyens utilisés : le logiciel PROCEA, utilisé par les brigades de CRS pour la saisie et la transmission des données, a été étendu en 2005 à l'ensemble des commissariats, évitant ainsi l'emploi de plusieurs logiciels à la même finalité. L'ensemble des BAAC ainsi saisis est transmis aux centres d'exploitation informatique du ministère de l'intérieur. Ce centre contrôle les fichiers recueillis et les fait suivre à l'ONISR au fur et à mesure qu'il en accuse réception. Ces fiches sont généralement réceptionnées en moyenne à $m + 4$. Est également traité le petit nombre de BAAC qui lui est adressé par la police aux frontières.

LA CONSTITUTION DU FICHER NATIONAL DES ACCIDENTS

Le portail accident

L'année 2009 avait vu la mise en service du portail « accidents » qui est devenu le cœur des systèmes d'informations du domaine accidents développés en son temps par le réseau scientifique et technique du ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports ou du logement (MEDDTL) sous pilotage de l'ONISR.

La création du portail avait pour principal enjeu l'amélioration de la qualité et de la fiabilité du fichier BAAC. L'ONISR, à la réception des fichiers transmis par les différents centres de traitement informatique du ministère de l'Intérieur, les charge dans le portail « accidents » et procède à un premier niveau de contrôle qualité. La préfecture de police de Paris (PP) procède directement au chargement dans le portail des fiches la concernant.

Depuis le 1^{er} juillet 2011, c'est le Centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest (CETE du Sud-Ouest) sis à Bordeaux, qui assure, sous la supervision de l'ONISR et pour son compte la consolidation nationale du fichier et les vérifications correspondantes.

Une fois chargées, les fiches BAAC deviennent accessibles aux observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) qui procèdent alors à un deuxième niveau de vérification et de corrections éventuelles. Ils assurent alors la cohérence de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national.

Depuis le 1^{er} juillet 2011, c'est le même CETE du Sud-Ouest qui coordonne pour le compte de l'ONISR l'exécution de ces corrections ultimes dévolues aux ODSR.

La teneur et l'organisation détaillée de ces contrôles successifs sont décrits ci-dessous.

Contrôle qualité des données accidents

La mise en œuvre du portail « accidents » a amélioré le processus de fiabilisation des BAAC par l'introduction d'un double contrôle.

L'ONISR (ou depuis peu le CETE du Sud-Ouest agissant pour son compte) assure un premier niveau de contrôle comportant une vérification des formats et de complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident...).

Dès lors, ces données deviennent accessibles aux ODSR en charge d'un deuxième niveau de contrôle.

À ce stade, il s'agit de corriger les anomalies bloquantes des fiches telles que détectées par le système (par exemple, le système contrôle automatiquement que le conducteur occupe bien une place avant, ou que les caractéristiques lumineuses sont compatibles avec l'heure, etc.).

Les ODSR bénéficient, selon les cas, de l'aide des gestionnaires des réseaux routiers (direction interdépartementale des routes, conseils généraux, communes ou leurs groupements compétents) qui sont associés à cette vérification de niveau local, voire la prennent en charge sous la supervision des ODSR. Ces correcteurs locaux (ODSR ou gestionnaires) consultent en tant que de besoin les services des forces de l'ordre qui ont émis les fiches BAAC correspondantes ; celles-ci contribuent ainsi à leur correction finale.

Un dernier contrôle qualité au plan national est ensuite effectué avant la « publication » des résultats définitifs d'un mois. Il porte d'abord sur l'exhaustivité du fichier par la recherche des BAAC non remontés en comparant pour chaque département les accidents recueillis aux chiffres fournis par les préfectures dans le cadre des remontées rapides en provenance des préfectures.

Les remontées rapides sont des données collectées à chaud sans lien direct avec la constitution du fichier BAAC. Ce sont de simples décomptes provisoires des accidents corporels et de leur gravité, renseignés chaque fin de mois depuis l'année 2000 par les forces de l'ordre à partir de leur main courante, collectés par le canal des préfectures et consolidés par les services de la DMAT du ministère de l'Intérieur. Ces remontées rapides constituent l'un des éléments de référence utilisés pour apprécier l'exhaustivité de la base de données BAAC (par ailleurs, c'est des mêmes remontées rapides que l'ONISR tire par extrapolation les indicateurs provisoires figurant dans ses baromètres mensuels).

Ici, on entend par « publication » des BAAC l'arrêt des données correspondantes au terme de ce processus de vérification. Les données ainsi « publiées », définitivement gelées, constitueront la base de données officielles au plan national. Techniquement, ce sont les ODSR qui « publient » ainsi les données de leur ressort au fil de l'eau, par paquets mensuels. L'exploitation des fiches BAAC d'une année donnée n'est possible qu'après « publication » du dernier des douze ensembles mensuels par le dernier des 100 ODSR, soit, en 2011, courant mai 2012. Cette base annuelle intégralement « publiée » dans le portail constitue la source des statistiques officielles d'accidentalité qui sont communiquées au public et aux partenaires (notamment pour intégration aux bases de données internationales : bases OMS, CARE et IRTAD).

L'amélioration de la qualité des données peut cependant se poursuivre sous la responsabilité des ODSR après leur « publication », ces corrections étant réalisées soit directement dans le portail, soit indirectement par utilisation du logiciel spécialisé « Concerto ». Elles peuvent concerner la géolocalisation de l'accident ou la vérification d'infor-

mations particulières identifiées par le portail comme des anomalies résiduelles tolérées. Ces ultimes corrections de détail, sans incidence sur les agrégats nationaux, ne seront pas rapatriées dans la base officielle.

LES EXPLOITATIONS DU FICHIER NATIONAL DES ACCIDENTS

Les données officielles de l'accidentalité en France sont issues de l'exploitation du fichier national.

L'essentiel de ces exploitations est mené par l'ONISR qui utilise le logiciel d'exploitation statistique SAS ou, pour son compte, par diverses composantes du réseau scientifique et technique du MEDDE-METL qui ont recours au logiciel SAS ou au logiciel Concerto, à savoir : le Service d'études des transports, des routes et de leur aménagement (SETRA), le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU) et certains centres d'études techniques de l'équipement (CETE).

L'ONISR réalise ou fait réaliser par ailleurs de nombreuses études d'enjeux de niveau national ciblées sur des types particuliers d'accidents et réclamant pour certaines analyses de retourner aux informations circonstanciées consignées sur les procès-verbaux.

Outre ces exploitations réalisées par l'ONISR ou pour son compte, le Fichier national des accidents corporels de la circulation routière est très utilisé, pour répondre à des demandes spécifiques locales ou non par le réseau scientifique et technique du MEDDE-METL et au niveau local par les observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR), situés dans les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), ainsi que les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR), situés dans les DDT des préfectures.

Les observatoires locaux établissent en particulier à la demande des préfets des bilans annuels complétant le bilan annuel national. Ils effectuent aussi des études d'enjeux, notamment afin de préparer les DGO, ou ciblées par exemple sur les tronçons de routes particulièrement accidentogènes.

De nombreux gestionnaires de voiries (notamment conseils généraux, grandes villes et communautés d'agglomération) exploitent également le Fichier BAAC pour nourrir et fonder leurs propres analyses d'enjeux. Le Fichier national des accidents corporels de la circulation routière constitue aussi un précieux outil de travail et de référence pour d'autres utilisateurs particuliers que sont l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA), le laboratoire commun d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain de PSA Peugeot-Citroën et de Renault (LAB) et, plus généralement, pour l'ensemble des acteurs de la recherche en accidentologie.

En application de la réglementation sur la statistique publique, ne sont rendus accessibles au grand public, aux médias ou aux tiers que des résultats agrégés à un niveau suffisant pour empêcher toute identification indirecte des personnes impliquées dans les accidents. N'ont accès à la base intégrale ou à des extraits intégraux de la base, administrée par l'ONISR, que des agents dûment habilités ou des organismes autorisés par voie de convention *ad hoc*, qu'ils soient gestionnaires de voirie ou qu'ils interviennent à des fins de recherche. Ces conventions les obligent aux mêmes précautions d'emploi et de divulgation, visant à préserver l'anonymat des personnes impliquées dans les accidents.

ACCÈS AU FICHIER NATIONAL DES ACCIDENTS

Le Fichier national des accidents corporels de la circulation (dit « Fichier BAAC »), est une base de données anonyme. Néanmoins, il contient des données à caractère personnel relatives aux personnes impliquées dans les accidents, ainsi que des indications sur les circonstances des accidents (lieu, heure, etc.) permettant d'identifier les personnes en cause par recoupement avec des informations extérieures.

C'est pourquoi, au titre des règles portant sur le secret de la statistique publique, ce fichier ne peut pas, de façon générale, être mis à disposition de tiers dans son intégralité ou par extraits intégraux, mais uniquement par le biais d'extractions agrégées éliminant tout risque d'identification des personnes.

Par « tiers », on entend ici tout autre utilisateur potentiel que les agents de l'État qui sont directement impliqués dans les chaînes de constitution et d'exploitation ordinaire du fichier.

Cependant, conformément aux objectifs servis par l'existence de ce fichier, l'accès de tiers à la base intégrale ou à des extraits intégraux (c'est-à-dire non agrégés) peut être autorisé par convention dans trois cas :

1. À des fins de recherche en accidentologie.

2. À des fins d'analyse locale d'enjeux de sécurité routière, sur l'initiative des services de l'État ou de collectivités gestionnaires de voirie, ces études pouvant éventuellement être commandées à des prestataires.

3. Et, subsidiairement, à des fins de vérification et d'amélioration du Fichier lui-même, opérées par les gestionnaires de voirie collaborant à cette fin avec les services de l'État ou parfois par des prestataires pour le compte des services de l'État.

Néanmoins, depuis le 5 décembre 2011, un certain nombre de données du Fichier national des accidents est accessible à travers le site data.gouv.fr, site destiné à accueillir et diffuser les données publiques de l'État et des collectivités publiques. L'ONISR met en ligne une base extraite du Fichier national des accidents corporels de la circulation, dit « Fichier BAAC1 », éliminant tout risque d'identification des personnes.

La base répertorie l'intégralité des accidents corporels de la circulation intervenus de 2006 à 2011 en France (4 DOM inclus, à savoir Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion), avec leur description simplifiée (plus un indice de gravité). Cela inclut toutes les informations de localisation disponibles dans le Fichier BAAC, telles qu'elles y sont renseignées ainsi que les informations concernant les véhicules et le dénombrement des victimes.

Cette base comporte 454 372 accidents (440 695 pour la métropole et 13 677 pour les DOM) et 775 422 véhicules présents dans les accidents (751 831 pour la métropole et 23 591 pour les DOM).

Cette base de données, comprenant deux fichiers distincts, est au format csv.

Dans le fichier désigné comme « Fichier Etalab Accidents », les accidents sont classés par ordre croissant d'indice de gravité, puis par département.

L'indice de gravité de l'accident est calculé selon le coût normalisé des atteintes aux victimes (intervenant dans le calcul annuel du coût pour la nation de l'insécurité routière), en proportion des valeurs tutélaires mises à jour pour l'année 2011 (chaque tué est ainsi valorisé à hauteur de 100 points d'indice, chaque hospitalisé à hauteur de 10,8, chaque blessé léger à hauteur de 0,44).

Pour chaque accident, est indiqué le nombre de tués, de blessés légers, de blessés hospitalisés et d'usagers indemnes impliqués. Le fichier donne également de nombreuses informations relatives aux circonstances ou au contexte de l'accident, y compris des données relatives à l'infrastructure routière et au lieu de l'accident. S'il s'agit d'un carrefour (ce qui est signalé), la voie décrite est la voie de la catégorie la plus élevée.

Les véhicules impliqués dans l'accident sont décrits dans un second fichier (désigné plus loin comme Fichier Etalab Véhicules). Ils sont associés à leur accident par un numéro d'accident (cf. « NUMAC » ci-dessous). Cette numérotation des accidents est unique et exclusive à cette base de données (elle ne provient pas du Fichier BAAC).

↓ LES INFORMATIONS DE LA FICHE BACC D'UN ACCIDENT ET LEUR ORGANISATION EN QUATRE NIVEAUX

Identifiant	Code Unité	N° de procès-verbal (PV)	N° du feuillet	Établi Par : 1-gendarmerie nationale 2-préfecture de police de Paris 3-compagnie républicaine de sécurité (CRS) 4-police des airs et des frontières (PAF) 5-sécurité publique
1- Caractéristiques	Date jour mois année Heure heure minute	Lumière 1-plein jour 2-crêpuscule ou aube 3-nuit sans éclairage public 4-nuit avec éclairage public non allumé 5-nuit avec éclairage public allumé	Localisation 1-hors agglomération 2-en agglomération de 0 à 500 habitants de 501 à 2000 habitants de 2001 à 5 000 habitants de 5 001 à 20 000 habitants de 20 001 à 50 000 habitants de 50 001 à 100 000 habitants de 100 001 à 300 000 habitants plus de 300 000 habitants Code Insee du lieu de l'accident département commune	Intersection 1-hors intersection En intersection ou à proximité immédiate 2-en X 3-en T 4-en Y 5-à plus de 4 branches 6-giratoire 7-place 8-passage à niveau 9-autre
2- Lieux	Code route Catégorie 1-autoroute 2-route nationale 3-route départementale 4-voie communale 5-hors réseau public 6-parc de stationnement ouvert à la circulation publique 9-autre Voie Composée de : numéro ou finato de la voie 2- <i>bis</i> ou 3- <i>ter</i> lettre indice : A, B, C etc.	Régime de circulation 1-route à sens unique 2-route bidirectionnelle 3-route à chaussées séparées 4-route avec voies d'affectation variable Nombre total de voies de circulation Voie spéciale 1-piste cyclable 2-bande cyclable 3-voie réservée	Profil en long 1-plat 2-pente 3-sommet de côte 4-bas de côte Tracé en plan (sens du 1er véhicule décrit) 1-partie rectiligne 2-en courbe à gauche 3-en courbe à droite 4-en S Point kilométrique ou repère (se repérer par rapport à la borne amont) - no de borne - mètres	Largeur (en mètres) terre-plein central route hors TPC
3- Véhicules	Catégorie administrative 01-bicyclette 02-cyclomoteur + 30, Scooter < 50 cm ³ 03-voiturette, tricycle 31-moto > 50 cm ³ < 125 cm ³ 32-scooter > 50 cm ³ < 125 cm ³ 33-motocyclette Lourde > 125 cm ³ 34-scooter > 125 cm ³ 35-quad léger ≤ 50 cm ³ 36-quad lourd > 50 cm ³ 07-véhicule de tourisme (seul ou avec caravane ou remorque) 10-véhicule utilitaire seul (1,5 t < PTAC = 3,5 t) 07-poids lourd seul (3,5 t < PTAC = 7,5 t) 14-poids lourd seul (PTAC > 7,5 t) 15-poids lourd + remorque(s) 16-tracteur routier seul 17-tracteur routier + semi-remorque 37-autobus 38-autocar 39-train 40-tramway 20-engin spécial 21-tracteur agricole 99-autre véhicule	Lettre conventionnelle Code route Délit de fuite 1-véhicule en fuite 2-conducteur en fuite Sens de circulation 1-P.K. ou P.R. croissant 2-P.K. ou P.R. décroissant Département ou pays d'immatriculation Date de 1re mise en circulation mois année	Appartenant à 1-conducteur 2-véhicule volé 3-proprétaire consentant 4-administration 5-entreprise Véhicule spécial 1-taxi 2-ambulance 3-pompier 4-police – gendarmerie 5-transport scolaire 6-matières dangereuses 9-autre	Facteur lié au véhicule 1-défectuosité mécanique 2-éclairage – signalisation 3-pneumatique(s) usé(s) 4-éclatement de pneumatique(s) 5-chargement 6-déplacement du véhicule 7-incendie du véhicule 9-autre Assurance 1-oui 2-non 3-non présentation
4- Usagers	Lettre conventionnelle Place dans le véhicule 2 roues : 1-conducteur 2-passager 3-passager (side-car) 4 roues : 2-avant droit 6-avant milieu 1-avant gauche 3-arrière droit 5-arrière milieu 4-arrière gauche 9-arrière droit 8-arrière milieu 7-arrière gauche Responsable présumé 0 : si l'usager n'est pas présumé responsable de l'accident 1 : si l'usager est présumé responsable de l'accident	Catégorie 1-conducteur 2-passager 3-piéton 4-piéton en roller ou en trottinette Gravité 1-indemne 2-tué (30 jours) 3-blessé hospitalisé 4-blessé léger	Catégorie socioprofessionnelle 1-conducteur professionnel 2-agriculteur 3-artisan, commerçant, profession indépendante 4-cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise 5-cadre moyen, employé 6-ouvrier 7-retraité 8-chômeur A-étudiant 9-autre Sexe 1-masculin 2-féminin Département ou pays de résidence Date de naissance mois année	Facteur lié à l'usager 1-malaise – fatigue 2-médicament – drogue 3-infirmité 4-attention perturbée 5-ivresse apparente Test d'alcoolémie 1-impossible 2-refusé 3-prise de sang 4-éthylomètre 5-résultat non connu 6-dépistage négatif Taux d'alcoolémie
Localisant urbain	Type de numéro - numéro non renseigné - adresse postale - candélabre - autre Numéro : - sans objet, bis ou ter	Distance en mètres - distance au numéro Libellé de la voie Code RIVOLI		



↓ BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION (ÉDITION 2002)

Condition atmosphérique 1-normale 2-pluie légère 3-pluie forte 4-neige – grêle 5-brouillard – fumée 6-vent fort – tempête 7-temps éblouissant 8-temps couvert 9-autre	Type de collision Accident impliquant : – deux véhicules 1-collision frontale 2-collision par l'arrière 3-collision par le côté – trois véhicules et plus 4-collision en chaîne 5-collisions multiples 6-autre collision 7-sans collision	Coordonnée géographique Indicateur de provenance latitude longitude Adresse postale – numéro de la voie – nature de la voie – nom de la voie 1-veille de fête 2-jour de fête	
État surface 1-normale 2-mouillée 3-flaques 4-inondée 5-enneigée 6-boue 7-verglacée 8-corps gras – huile 9-autre	Aménagement – infrastructure 1-souterrain – tunnel 2-pont – autopont 3-bretelle d'échangeur ou de raccordement 4-voie ferrée 5-carrefour aménagé 6-zone piétonne 7-zone de péage	Situation de l'accident 1-sur chaussée 2-sur bande d'arrêt d'urgence 3-sur accotement 4-sur trottoir 5-sur piste cyclable	Point école 03-à proximité d'un point école 99-pas à proximité
Obstacle fixe heurté 01-véhicule en stationnement 02-arbre 03-glissière métallique 04-glissière béton 05-autre glissière 06-bâtiment, mur, pile de pont 07-support signalisation verticale ou poste d'appel d'urgence 08-poteau 09-mobilier urbain 10-parapet 11-îlot, refuge, borne haute 12-bordure de trottoir 13-fossé, talus, paroi rocheuse 14-autre obstacle fixe sur chaussée 15-autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement 16-sortie de chaussée sans obstacle	Obstacle mobile heurté 1-piéton 2-véhicule 4-véhicule sur rail 5-animal domestique 6-animal sauvage 9-autre Point de choc initial 1-avant 2-avant droit 3-avant gauche 4-arrière 5-arrière droit 6-arrière gauche 7-côté droit 8-côté gauche 9-chocs multiples (tonneaux)	Manœuvre principale avant l'accident 01-circulant sans changement de direction 02-circulant même sens, même file 03-circulant entre deux files 04-circulant en marche arrière 05-circulant à contresens 06-circulant en franchissant le terre-plein central 07-circulant dans le couloir de bus – dans le même sens 08-circulant dans le couloir de bus – dans le sens inverse 09-circulant en s'insérant 10-circulant en faisant demi-tour sur la chaussée 11-changeant de file à gauche 12-changeant de file à droite 13-déporté à gauche 14-déporté à droite 15-tournant à gauche 16-tournant à droite 17-dépassant à gauche 18-dépassant à droite 19-traversant la chaussée 20-manœuvre de stationnement 21-manœuvre d'évitement 22-ouverture de porte 23-arrêté (hors stationnement) 24-en stationnement (avec occupants)	Nombre d'occupants dans le T.C. Code CNIT « type » inscrit sur la carte grise du véhicule
Permis de conduire 1-valide 2-périmé 3-suspendu 4-conduite en auto-école 5-catégorie non valable 6-défaut de permis 7-conduite accompagnée Date d'obtention du permis mois année	Trajet 1-domicile – travail 2-domicile – école 3-courses – achats 4-utilisation professionnelle 5-promenade – loisir 9-autre Infraction NATINF 1re infraction 2e infraction Existence d'un équipement de sécurité 1-ceinture 2-casque 3-dispositif enfant 4-équipement réfléchissant 9-autre Utilisation d'un équipement de sécurité 1-oui 2-non 3-non déterminable	Localisation du piéton Sur chaussée : 1-à + 50 m du passage piéton 2-à – 50 m du passage piéton Sur passage piéton : 3-sans signalisation lumineuse 4-avec signalisation lumineuse Divers : 5-sur trottoir 6-sur accotement ou BAU 7-sur refuge 8-sur contre allée Action du piéton Se déplaçant : 1-sens véhicule heurtant 2-sens inverse véhicule Divers : 3-traversant 4-masqué 5-jouant – courant 6-avec animal 9-autre Piéton 1-seul 2-accompagné 3-en groupe	Drogue par dépistage 1-non fait 2-impossible 3-refusé 4-positif pour au moins un produit 5-négatif pour tous produits 6-résultat non connu (pour prise de sang) Dépistage par prise de sang 1-non fait 2-impossible 3-refusé 4-positif pour au moins un produit 5-négatif pour tous produits 6-résultat non connu (pour prise de sang)

La méthodologie de l'analyse conjoncturelle

OBJET : ANALYSER LES « REMONTÉES RAPIDES » MENSUELLES

La donnée journalière de trafic, qui mesure l'exposition au risque, n'est mesurée que sur le réseau des routes nationales et des autoroutes – qui ne regroupe qu'une partie de la circulation France entière ; mais, même sur le réseau national, on peut à ce que les variations du trafic ne suffisent pas à modéliser les variations brutales des nombres d'accidents et de victimes que l'on observe certains jours de l'année. On est donc naturellement amené à utiliser des variables journalières qui rendent compte globalement des conditions de circulation, sans isoler le trafic, comme cela a été fait ici avec des variables météorologiques et des indicatrices calendaires.

Une correction des statistiques brutes d'accidentalité de l'influence des conditions journalières de circulation a été mise en place en 1995 avec le modèle Giboulée, en faisant appel, d'une part, à une base de données de Météo-France pour tenir compte des variations journalières des conditions météorologiques et, d'autre part, à une base calendaire pour tenir compte des jours à conditions de circulation atypiques. Cet outil de suivi conjoncturel des indicateurs d'accidentalité était utilisé pour analyser les résultats mensuels de la sécurité routière que l'ONISR réalise chaque mois. Cet outil était calé sur une base journalière et exploitait les statistiques journalières d'accidentalité du mois précédent, disponibles en début de mois suivant.

La version révisée du modèle Giboulée, mise en place courant 2011, vise à s'adapter au contexte actuel de production des statistiques d'accidentalité puisque les données journalières d'accidentalité ne sont disponibles qu'avec un délai de l'ordre d'un an – soit entre 9 mois et 15 mois, selon que l'on dispose de statistiques de l'année précédente par semestre ou pour l'année entière. La priorité est d'effectuer le suivi des « remontées rapides » mensuelles, c'est-à-dire d'estimations provisoires des derniers résultats mensuels – le suivi des statistiques journalières pouvant être effectué *a posteriori* pour répondre à des besoins spécifiques et identifiés. En exploitant les données informations météorologiques et calendaires du mois (connues au début du mois suivant), l'on dispose d'une valeur attendue pour un indicateur d'accidentalité, également disponible en cours de mois suivant, sous forme provisoire.

MÉTHODE : UNE DOUBLE CORRECTION DES DONNÉES BRUTES

Dans son esprit, la version révisée du modèle Giboulée répond à la même finalité que la version initiale, qui reste de proposer pour le suivi conjoncturel des indicateurs d'accidentalité une analyse de données brutes corrigées. La correction effectuée est double, puisqu'elle porte à la fois sur la composante saisonnière régulière, périodique et sur les variations mensuelles dues à des conditions de circulation atypiques, qu'on qualifie de composante saisonnière irrégulière. Alors que les méthodes classiques de correction de séries chronologiques mensuelles ne considèrent que la composante saisonnière régulière, sur une base mensuelle, la méthode de correction utilisée par l'ONISR considère également la composante irrégulière, estimée en amont sur une base journalière.

L'indicateur mensuel d'accidentalité (le nombre total de personnes tuées, avec une décomposition de cette mortalité d'ensemble en trois sous groupes relatifs aux piétons, aux cyclistes et motocyclistes, et aux usagers de véhicules motorisés hors moto) est éclaté en 5 composantes principales, dont les 3 premières sont des sous-composantes de la saisonnalité. La décomposition mensuelle complète peut s'écrire :

$$Y_m = YM_m + YC_m + S_m + T_m + u_m,$$

avec :

Y_m l'indicateur mensuel d'accidentalité,

$YS_m = YM_m + YC_m + S_m$ la composante saisonnière (qui regroupe une composante saisonnière irrégulière YM_m mesurant les effets météorologiques atypiques mesurés par écart à la normale attendue, une composante saisonnière irrégulière YC_m mesurant les effets de calendrier et une composante régulière, périodique S_m),

T_m la tendance

et u_m la composante résiduelle.

On notera que la donnée corrigée se décompose entre tendance et résidu :

$$Y_m - YS_m = T_m + u_m$$

Seules les deux sous-composantes saisonnières irrégulières sont estimées sur une base journalière, par des modèles de séries chronologiques utilisant d'une part des variables météorologiques journalières de Météo-France, d'autre part des indicatrices calendaires codant la présence de jours particuliers de l'année. La période de calage journalière couvre une dizaine d'années et intègre la dernière année où les statistiques journalières d'accidentalité issues du BAAC sont disponibles.

La base de données météorologiques exploite des données journalières moyennées sur une centaine de stations météorologiques (variables météorologiques nationales) ou mesurées sur six stations pilotes pour un jour et le jour précédent ; on peut les regrouper sous cinq titres (neige, brouillard, pluie, gel, température). Les indicatrices calendaires codent des voisinages de jours fériés, de voisinages de départs et de retours de vacances, et les différents jours de semaine, ce qui permet une composante calendaire liée aux jours fériés, aux vacances scolaires et une composante hebdomadaire.

La composante saisonnière régulière, la tendance et le résidu sont ensuite estimés sur une base mensuelle, avec une méthode de désaisonnalisation standard (Census-X11) qui ne fait pas appel à une information exogène. La décomposition mensuelle est effectuée sur longue période qui inclut les derniers mois connus, pour lesquels les statistiques journalières d'accidentalité ne sont pas encore connues.

EN SORTIE : LA TENDANCE ET LE RÉSIDU

Le modèle permet donc une analyse, mois par mois, des dernières statistiques mensuelles d'accidentalité dès que celles-ci sont connues, et que les données météorologiques du mois le sont (vers le 10 du mois suivant). Il est ainsi alimenté chaque mois par les dernières « remontées rapides » mensuelles et les données météorologiques journalières de ce mois. Une fois par an, à la mi-année, il est à nouveau alimenté par les statistiques journalières d'accidentalité de l'année précédente, ce qui permet de mettre à jour la partie amont du modèle et d'actualiser les paramètres météorologiques et calendaires qui sont utilisés pour l'ajustement des données mensuelles des mois suivants.

En pratique, même si les paramètres météorologiques et calendaires fournissent une aide à l'interprétation des fluctuations atypiques marquées, le suivi conjoncturel s'effectue sur les données corrigées, c'est-à-dire sur leurs deux composantes : la tendance et la partie résiduelle, non expliquée par le modèle. C'est sur la tendance qu'apparaissent les effets durables d'une politique de sécurité routière, et sur le résidu que se détectent ses effets immédiats ou des effets externes à la sécurité routière.

Bibliographie :

Bergel R., Girard B., Lassarre S., Le Breton P. (1995a) *Un modèle de désaisonnalisation des indicateurs d'insécurité routière*, Rapport du groupe de travail OEST/CEMS/INRETS/SETRA, Paris, OEST.

Le Breton, P., Vervialle, F. (1994), *Instruments d'analyse de l'évolution de la sécurité routière*. SETRA/CSTR 94004.

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

CONTEXTE ET OBJECTIFS DES ILSR

Les indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) constituent un ensemble d'indicateurs qui caractérisent la mortalité routière à l'échelle départementale. Actualisés annuellement, ils permettent d'avoir un aperçu de la déclinaison des enjeux locaux en matière d'insécurité routière par comparaison cohérente avec des contextes départementaux semblables.

LES LIMITES DES INDICATEURS D'ACCIDENTALITÉ LOCALE (IAL)

Pour suivre l'évolution de l'insécurité routière et orienter efficacement l'action publique, il est nécessaire de connaître la manière dont elle se décline sur le territoire. Tout acteur stratégique doit donc disposer d'une vision synthétique des enjeux propres à chaque département, niveau auquel s'organise concrètement l'intervention des pouvoirs publics.

Jusqu'en 2009, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) avait mis en place un système de collecte de données issues du réseau des observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) permettant l'élaboration annuelle des indicateurs d'accidentalité locale (IAL). Ces indicateurs croisaient l'accidentalité observée sur le réseau routier national et départemental avec le parcours total effectué sur chacun d'entre eux pendant la période d'observation. Ainsi les taux d'accidents ou de mortalité routière (par millions de kilomètres parcourus) étaient comparables entre eux et permettaient à chaque département de se situer par rapport à ses voisins.

Les limites des IAL résidaient, d'une part, dans la difficulté croissante à collecter localement les volumes de trafic des différents réseaux et, d'autre part, dans l'affectation changeante des sections de voie à un réseau donné (principalement en raison du transfert d'une partie des routes nationales, dans le réseau routier départemental). En outre, si le souhait de rendre possible des comparaisons interdépartementales était satisfait par cette approche, l'outil ne permettait pas réellement de saisir la spécificité des paramètres propres à chaque département, notamment la géographie, le nombre d'habitants, la densité de la population dont la diversité urbaine, le niveau de congestion, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes routiers, la disparité des pouvoirs d'achat et donc des taux de motorisation, la spécificité climatique propice ou non à l'usage des deux-roues motorisés, etc.

Fort de ce constat, l'ONISR a décidé l'arrêt de la production des IAL pour lancer une nouvelle réflexion sur la manière de satisfaire à ce besoin.

LES OBJECTIFS DES ILSR

Pour établir la méthodologie nécessaire à l'élaboration et à l'interprétation de nouveaux indicateurs, l'ONISR a chargé le Sétra de piloter en 2011 un groupe de travail rassemblant des experts du domaine et les utilisateurs finaux de ces données (issus des administrations centrales du ministère de l'Écologie et du ministère de l'Intérieur, des observatoires départementaux et régionaux de sécurité routière, et du réseau scientifique et technique du ministère de l'Écologie).

À l'issue de la réunion de lancement, les membres du groupe ont convenu que les nouveaux indicateurs devraient permettre :

- de saisir instantanément les principaux enjeux de chaque département ;
- de qualifier l'évolution de l'insécurité routière dans chaque département à long et moyen terme ;
- de réaliser des comparaisons interdépartementales pertinentes ;
- de relativiser les interprétations en fournissant les de contexte nécessaires.

LES CONTRAINTES IMPOSÉES AUX ILSR

La fiabilité et la cohérence des processus de constitution de données à l'échelle départementale est un prérequis nécessaire à toute tentative d'analyse comparative de leur résultat. L'expérience des IAL a montré que si le processus n'était pas maîtrisé le système restait fragile, c'est pourquoi il a été décidé que les nouveaux indicateurs devraient être construits sur des données fiables, recensées de manière uniforme sur l'ensemble du territoire. Cette contrainte forte a conduit à réduire l'approche de l'insécurité routière à la seule caractérisation de la mortalité observée sur les routes, car elle constitue la seule donnée réputée fiable et exhaustive. Les données d'accidentalité non mortelle et les données comportementales comme le recensement des infractions ou la mesure des vitesses pratiquées sont fortement dépendantes des moyens mis en place localement par les pouvoirs publics, si bien que leur comparaison immédiate souffrirait de nombreux biais et fausserait les interprétations.

Pour des raisons similaires, le rythme d'actualisation trop long des données de contexte, telles que les parcours, les parcs de véhicules, ou même les caractéristiques des populations résidentes permettant d'évaluer les niveaux d'exposition aux risques d'accidents demande aux indicateurs élaborés de s'en affranchir autant que possible. C'est pourquoi une méthode de comparaison des indicateurs a été élaborée ayant pour objectif principal de faciliter les interprétations.

MÉTHODE D'ÉLABORATION DES ILSR

Pour élaborer une méthode de comparaison des ILSR, le groupe de travail s'est inspiré des travaux publiés en 1995 par la DSCR concernant l'élaboration d'une typologie des régions et départements français pour l'aide à l'analyse en accidentologie. Le principe d'analyse développé dans cet ouvrage consistait à constituer des familles de régions et de départements français au regard de critères extérieurs à l'accidentalité mais pouvant l'influencer de façon directe ou indirecte. Les familles ainsi définies devaient être aussi différenciées que possible tout en rassemblant chacune les départements les plus homogènes possible entre eux.

Le groupe de travail a décidé de réitérer cette méthode uniquement à l'échelle départementale sur la base de données plus récentes et en élargissant dans la mesure du possible les critères décrivant le contexte de chaque département tant dans son volume que dans sa structure.

Le choix des variables de contexte

En 1995, le choix des variables s'était porté uniquement sur des quantités exprimées en valeur absolue et reflétant essentiellement la mobilité. Une telle approche fait prédominer les écarts de taille entre les départements, sans tenir compte de l'éventuel, proximité de leur structure, ce qui ne répond pas au besoin compte tenu du fait que l'analyse accidentologique porte en grande partie sur les fréquences d'apparition de tel ou tel type d'accident dans l'ensemble de l'accidentalité des départements. Ainsi, les indicateurs retenus en 2011 se sont différenciés de ceux de 1995 tant sur la forme que sur la diversité des thèmes couverts.

Les données exploitées pour l'élaboration de la typologie départementale sont issues de différentes sources : INSEE, SOeS, CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles), Météo-France, DATAR, IAL, etc. Les variables sont sélectionnées dès lors qu'elles sont susceptibles d'impacter le niveau et la spécificité de l'accidentalité départementale de façon directe (reflet du comportement des usagers locaux ou du danger encouru localement) ou indirecte (reflet des pratiques de mobilité, de l'attractivité de la zone, ou de l'importance du transit).

En outre, chaque variable retenue doit être produite de façon suffisamment standard pour envisager à moyen terme une réévaluation éventuelle des familles de département.

Ce sont ainsi plus de 80 indicateurs qui ont été pris en compte dans l'analyse, avec comme référence l'année 2010 (aucune variable remontant au-delà de l'année 2005) :

- population (nombre total, pourcentage par classes d'âge, pourcentage par activité) ;
- topographie (superficie, pourcentage de surface montagneuse) ;
- climat (précipitations, température, ensoleillement) ;
- territoire (pourcentage espace urbain, périurbain, multipolaire, rural, nombre de communes selon leur taille) ;
- tourisme (nombre de nuitées hôtels et de camping, pourcentage de résidences secondaires) ;
- parc des véhicules (nombre de VL, VU, PL, TC, pourcentage ménages équipés d'au moins un véhicule) ;
- immatriculation (nombre de 2RM immatriculés par an) ;
- permis délivrés par an (A et A1, B) ;
- vente de carburant par type ;
- linéaires et débits moyens (sur autoroute, nationales, départementales et communales) ;
- activité économique (PIB, nombre d'entreprises de transport, nombre de tonnes de marchandises).

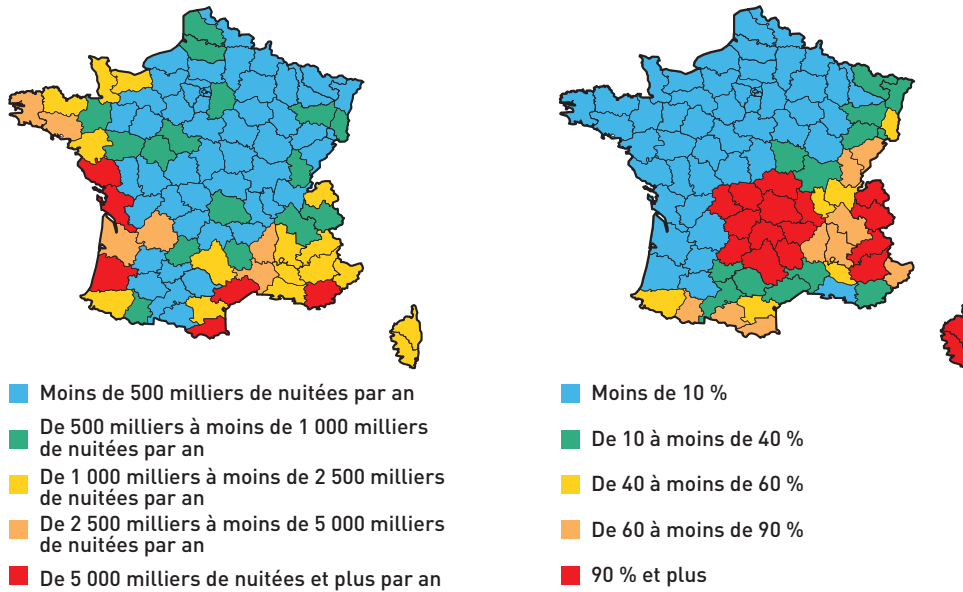
Comme l'illustrent les cartes de la page suivante, ces différents indicateurs ont tendance à rapprocher ou à éloigner différents ensembles de départements, cependant d'un indicateur à l'autre les proximités peuvent fortement varier.

Variabilité de l'homogénéité des départements selon l'indicateur

On constate que, selon l'indicateur observé, les départements s'opposent ou se rapprochent différemment.

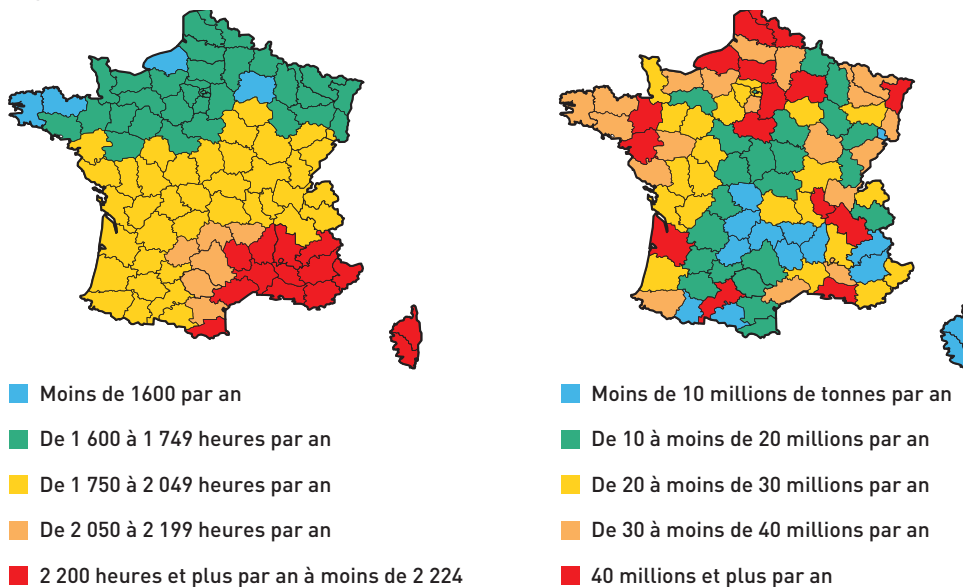
Par exemple, dans la figure 1, le poids du tourisme représenté entre autres par le nombre de nuitées de camping a tendance à opposer les départements du littoral atlantique et méditerranéen au reste de la France. Tandis que, dans la figure 2, la part de la surface du département associée à un massif montagneux, comme marqueur à la fois d'une forme particulière de tourisme, mais également d'une topographie potentiellement plus dangereuse, rapproche naturellement les départements des Alpes, des Pyrénées et du Massif central, sans oublier la Corse.

↓ FIGURES 1 ET 2 - CARTES DÉPARTEMENTALES DES NUITÉES DE CAMPING ET DE LA PART DE SURFACE MONTAGNEUSE



Sur la figure 3, la durée d'ensoleillement, quant à elle, reflète de l'attractivité touristique et donc de l'intensification de la mobilité de certaines catégories d'utilisateurs, définit des zones géographiquement très marquées opposant le Sud-Est ensoleillé au Nord-Ouest pluvieux. Enfin, comme l'illustre la figure 4, le nombre de tonnes de marchandises transportées en provenance ou à destination du département, variable fortement liée à la présence de poids lourds sur les routes, rapproche les départements du Nord, de l'Ouest, du couloir rhodanien et de la région parisienne pour les opposer aux départements dépourvus de grandes artères internationales.

↓ FIGURES 3 ET 4 - CARTES DÉPARTEMENTALES DES DURÉES D'ENSOLEILLEMENT ET DES TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES



Cette hétérogénéité des regroupements de départements d'un indicateur à l'autre oblige à adopter une méthode de compilation de l'ensemble de ces distributions pour en faire ressortir les oppositions fondamentales.

ANALYSE EN COMPOSANTE PRINCIPALE ET CLASSIFICATION ASCENDANTE HIÉRARCHIQUE

Afin de pouvoir traiter dans leur globalité les correspondances et les disparités interdépartementales, il a été nécessaire de combiner deux méthodes statistiques :

- d'abord une analyse en composante principale (ACP) qui permet de hiérarchiser les oppositions entre départements selon leur importance ;
- suivi d'une classification ascendante hiérarchique (CAH) qui permet de constituer des groupes relativement homogènes au regard des caractéristiques les plus discriminantes identifiées précédemment.

Du fait du caractère très atypique du département parisien, celui-ci a été exclu de l'analyse en composante principale afin de ne pas capturer la majeure partie de l'inertie. Par ailleurs, en l'absence des données correspondantes, mais également en raison de leur caractère particulièrement atypique, les départements de l'outre-mer n'ont pas pu être intégrés à cette analyse.

La classification hiérarchique regroupe les départements en un nombre de classes qui maximise la variance inter-classe tout en minimisant la variance intra-classe. C'est-à-dire qu'elle constitue des groupes de départements les plus différenciés possibles tout en s'assurant que chaque groupe rassemble bien des départements homogènes entre eux. Le choix du nombre de classes est à arbitrer entre finesse et clarté des résultats recherchés :

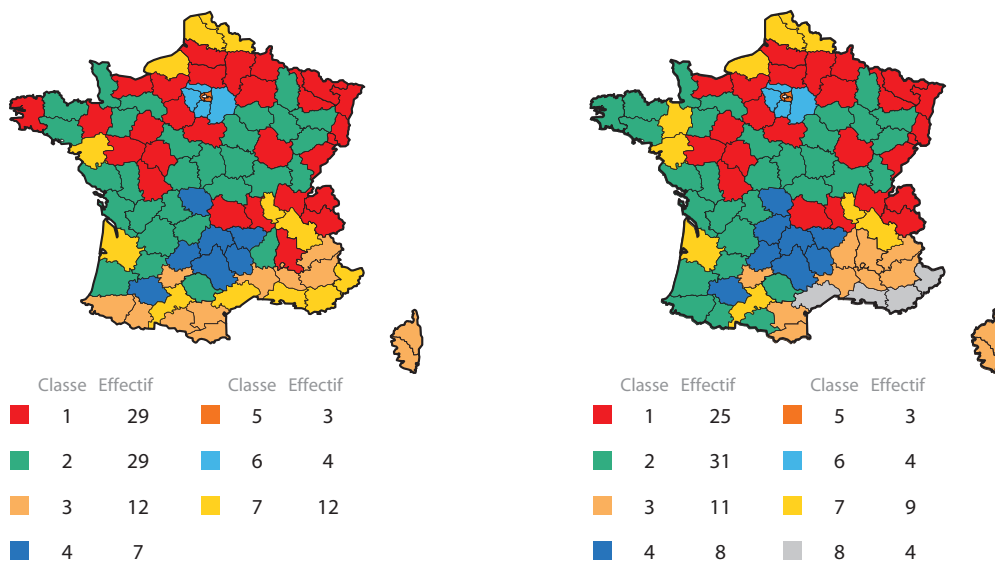
- la finesse est maximale si l'on retient une classe pour chaque département ;
- la clarté est maximale si l'on regroupe tous les départements en une seule classe.

Les cartes suivantes présentent les typologies successives obtenues par ajustement des variables utilisées et variation du nombre de classes souhaitées. La figure 5 présente la première typologie obtenue avant intégration des variables météorologiques et économiques. Malgré l'absence de certaines variables, cette première typologie pose les bases des grandes disparités interdépartementales en identifiant distinctement la petite couronne (en magenta) et la grande couronne parisienne (en cyan), les départements organisés autour d'une grande agglomération (en jaune), une spécificité du Sud (en orange), un noyau rural (en bleu) et une séparation du reste des départements entre les plus urbanisés (en rouge) et les plus industrialisés (en vert).

Avec la figure 6, on observe que l'intégration des variables météorologiques en trop grand nombre vient notamment isoler les départements des Bouches-du-Rhône, des Alpes-Maritimes, de l'Hérault et du Var dans une classe à part déterminée par une météorologie très clémente. L'isolement de ces départements ne faisant pas sens en matière de sécurité routière, le poids des variables météorologiques est revu à la baisse dans l'ensemble des variables retenues in fine.

↓ FIGURE 5 – PREMIÈRE TYPOLOGIE DES DÉPARTEMENTS

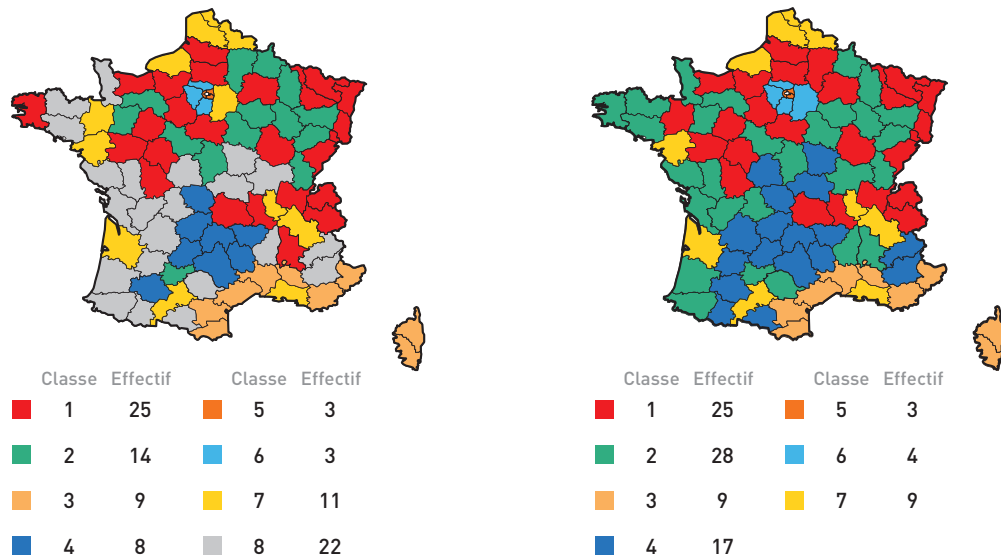
↓ FIGURE 6 – DEUXIÈME TYPOLOGIE DES DÉPARTEMENTS



L'ajustement des variables météorologiques et l'ajout des variables retraçant l'activité économique des départements viennent finaliser le panier des critères à prendre en compte dans la typologie des départements. Il en résulte deux typologies de 8 et 7 classes qu'il convient de départager.

La figure 7 présente l'intégration d'une huitième classe de départements qui viennent essentiellement découper les départements verts selon cette diagonale nord-ouest/sud-est sur des critères d'industrialisation et de ruralité, cependant elle perturbe également d'autres séparations en rattachant la Seine-et-Marne et l'Ille-et-Vilaine aux départements à métropole (en jaune). La typologie en 7 classes présentée par la figure 8 conserve quant à elle les bases des grandes disparités interdépartementales ce qui la rend plus claire, et plus équilibrée en termes d'effectifs.

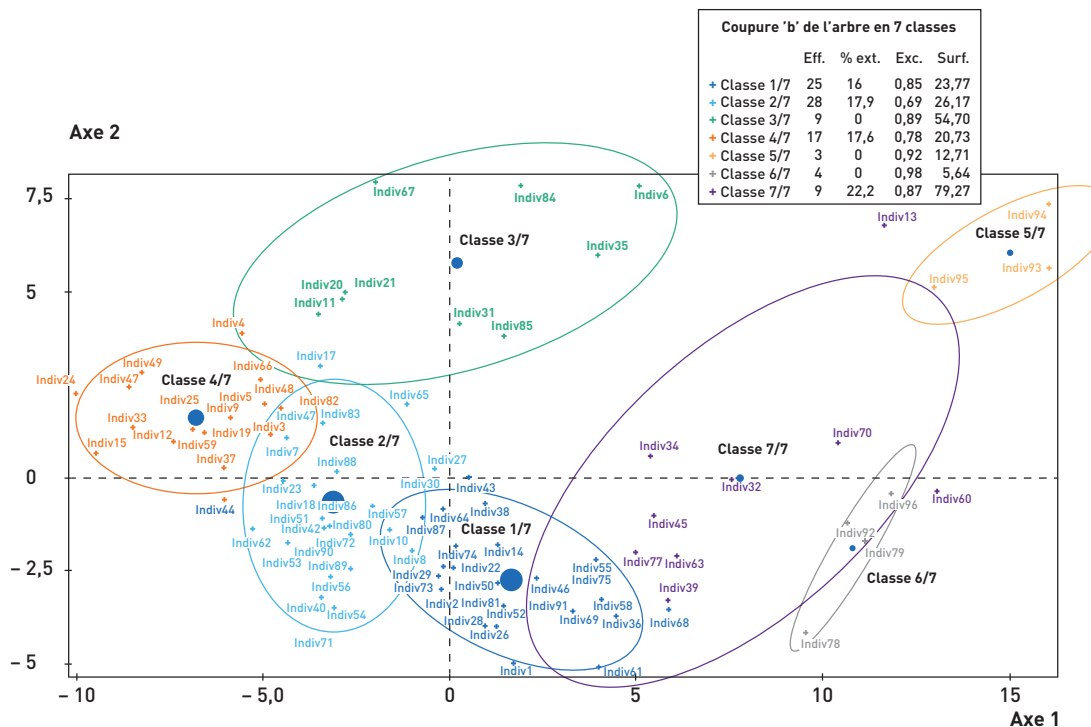
↓ FIGURE 7 – TROISIÈME TYPOLOGIE DES DÉPARTEMENTS ↓ FIGURE 8 – TYPOLOGIE FINALE DES DÉPARTEMENTS



La figure 9 représente le plan principal de l'analyse en composante principale qui regroupe les plus fortes oppositions observées entre les départements métropolitains sur la batterie d'indicateurs finalement retenue. La répartition des départements se fait selon deux principaux critères :

- l'axe horizontal (axe 1) oppose les départements plutôt ruraux (à gauche) aux départements très urbanisés (à droite) ;
- l'axe vertical (axe 2) oppose les départements présentant une population plutôt jeune et active (en bas) à ceux dont les habitants sont significativement plus âgés et inactifs.

↓ FIGURE 9 – PLAN PRINCIPAL DE L'ANALYSE EN COMPOSANTE PRINCIPALE ET ELLIPSES DE REGROUPEMENT



Pour identifier un département en particulier, il faut retrancher 1 au numéro de l'individu à partir du 22^e. La Corse-du-Sud et la Haute-Corse correspondent respectivement aux individus 20 et 21.

CARACTÉRISTIQUES DES FAMILLES DE DÉPARTEMENTS

Le tableau 1 présente les valeurs moyennes de quelques indicateurs pour chacune des 7 classes de département :

↓ TABLEAU 1 – CARACTÉRISATION DES FAMILLES DE DÉPARTEMENT

N°	Effectif	Couleur sur la figure 8	Pôles urbains (en %)	Espace à dominante rurale (en %)	Moins de 35 ans (en %)	Retraités (en %)	Surface de montagne (en %)	Résidences secondaires (en %)	Jours de pluie (j/an)	Débit sur autoroute (véh/j)
1	25	Rouge	50	18	44	25	27	10	117	28 844
2	28	Vert	38	40	40	31	16	12	122	17 684
3	9	Orange	55	26	40	29	63	19	69	37 140
4	17	Bleu	30	56	36	34	70	19	111	13 058
5	3	Magenta	100	0	49	19	0	1	113	114 961
6	4	Cyan	74	0	48	19	0	2	118	76 935
7	9	Jaune	72	8	46	24	15	6	111	40 396

Les quatre premiers indicateurs ci-dessus témoignent des oppositions urbain-rural et jeunesse-retraite qui déterminent l'essentiel de la typologie des départements. Les indicateurs de surface de montagne, de résidences secondaires et de précipitations mettent en avant les classes 3 et 4 pour leur contexte particulier propice à une mobilité saisonnière. Enfin le débit moyen sur autoroute fait état des différences de volume et d'intensité de circulation entre les différentes classes.

La classe 1 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 classe 1 regroupe les départements de l'Ain (01), de l'Aisne (02), du Calvados (14), de la Côte-d'Or (21), du Doubs (25), de l'Eure (27), d'Eure-et-Loir (28), d'Ille-et-Vilaine (35), d'Indre-et-Loire (37), de la Loire (42), du Loiret (45), de Maine-et-Loire (49), de la Marne (51), de Meurthe-et-Moselle (54), de la Moselle (57), de l'Oise (60), du Puy-de-Dôme (63), du Bas-Rhin (67), du Haut-Rhin (68), de la Sarthe (72), de la Savoie (73), de la Haute-Savoie (74), de la Somme (80), de la Vienne (86) et du Territoire de Belfort (90).

La classe 2 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. La classe 2 rassemble les départements de l'Ardèche (07), des Ardennes (08), de l'Aube (10), de la Charente (16), de la Charente-Maritime (17), du Cher (18), des Côtes-d'Armor (22), de la Drôme (26), du Finistère (29), du Jura (39), des Landes (40), de Loir-et-Cher (41), de la Manche (50), de la Haute-Marne (52), de la Mayenne (53), de la Meuse (55), du Morbihan (56), de l'Orne (61), des Pyrénées-Atlantiques (64), de la Haute-Saône (70), de Saône-et-Loire (71), des Deux-Sèvres (79), du Tarn (81), de Tarn-et-Garonne (82), de la Vendée (85), de la Haute-Vienne (87), des Vosges (88) et de l'Yonne (89).

La classe 3 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. Elle regroupe les départements des Alpes-Maritimes (06), de l'Aude (11), de la Corse-du-Sud (2A), de la Haute-Corse (2B), du Gard (30), de l'Hérault (34), des Pyrénées-Orientales (66), du Var (83) et de Vaucluse (84).

La classe 4 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. Elle rassemble les départements de l'Allier (03), des Alpes-de-Haute-Provence (04), des Hautes-Alpes (05), de l'Ariège (09), de l'Aveyron (12), du Cantal (15), de la Corrèze (19), de la Creuse (23), de la Dordogne (24), du Gers (32),

de l'Indre (36), de la Haute-Loire (43), du Lot (46), de Lot-et-Garonne (47), de la Lozère (48), de la Nièvre (58) et des Hautes-Pyrénées (65).

La classe 5 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 transport alternative conséquente. Elle regroupe les départements des Hauts-de-Seine (92), de la Seine-Saint-Denis (93) et du Val-de-Marne (94).

La classe 6 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. Elle regroupe les départements de Seine-et-Marne (77), des Yvelines (78), de l'Essonne (91) et du Val-d'Oise (95).

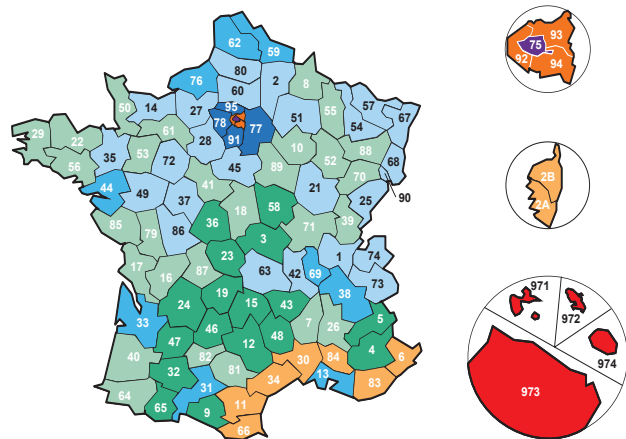
La classe 7 est caractérisée par des départements à dominante urbaine organisés autour d'une grande agglomération, accueillant une population assez dense et plutôt jeune en moyenne grâce à leurs universités et au dynamisme de leur économie. Elle rassemble les départements des Bouches-du-Rhône (13), de la Haute-Garonne (31), de la Gironde (33), de l'Isère (38), de la Loire-Atlantique (44), du Nord (59), du Pas-de-Calais (62), du Rhône (69) et de la Seine-Maritime (76).

Aux 7 classes 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. Il se dégage de ces 9 ensembles de départements une articulation des familles les plus spécifiques à celles les plus générales.

Pour traduire ce phénomène, le tableau 2 associé à la figure 10 représente de manière plus claire la typologie des départements retenue grâce à l'attribution de noms à la fois simples et les plus représentatifs de chaque famille et à la révision de l'enchaînement et des couleurs associées à chacune d'elles. Les 9 familles de départements se déclinent alors de la façon suivante :

↓ TABLEAU 2 ET FIGURE 10 – DESCRIPTIF ET CARTE DES FAMILLES DE DÉPARTEMENT

N°	Famille	Effectif	Classe ACP/CAH	Couleur
F1	Paris	1	Hors analyse	Violet
F2	Petite couronne	3	5	Orange
F3	Grande couronne	4	6	Bleu marine
F4	Outre-mer	4	Hors analyse	Rouge
F5	Métropoles	9	7	Cyan
F6	Méditerranéens	9	3	Orange clair
F7	Ruraux peu denses	17	4	Vert foncé
F8	Multipolaires	25	1	Bleu ciel
F9	De transition	28	2	Vert clair



↓ MÉTHODE DE COMPARAISON DES DÉPARTEMENTS

Si l'on souhaite positionner un département par rapport à un risque en lien avec l'insécurité routière, on le compare à la moyenne des départements de sa famille de référence. Pour les ILSR thématiques décrits dans le paragraphe suivant, on utilise un test d'hypothèse d'égalité des fréquences basé sous la loi normale (à un seuil de confiance de 95 %).

Pour un département, dont la fréquence f_d est évaluée sur n_d individus, appartenant à une famille dont la fréquence moyenne est f , on considère que f_d se distingue significativement de f si :

$$f_d < f - 1.959964 \sqrt{\frac{f(1-f)}{n_d}} \quad \text{OU} \quad f_d > f + 1.959964 \sqrt{\frac{f(1-f)}{n_d}}$$

Cette précaution permet de se prémunir d'interpréter des écarts constatés sur de trop faibles échantillons qui pourraient être obtenus par pur hasard. Les départements pour lesquels la fréquence ne satisfait pas à l'une des conditions précédentes ne pourront pas faire l'objet d'une interprétation certaine sur le thème analysé.

En revanche, un département dont la fréquence observée se distingue significativement de la fréquence moyenne de sa famille de référence présente vraisemblablement un sur- (ou sous-) risque pour la thématique étudiée. On dégage ainsi des enjeux locaux de sécurité routière partiellement affranchis des biais liés au caractère atypique de la mobilité, du comportement des usagers ou des conditions potentiellement accidentogènes rencontrées.

Pour aider à la compréhension des écarts entre départements à l'intérieur d'une même famille ou des évolutions observées au cours du temps des indicateurs locaux de sécurité, chaque département dispose d'une fiche exposant son contexte particulier dont les éléments sont actualisés aussi souvent que possible. Des indicateurs tels que le nombre d'habitants, les longueurs de réseau routier, les parcours mesurés sur le réseau routier national par catégorie de voie viennent ainsi relativiser les variations constatées.

De plus, certains départements dont le rattachement à une famille plutôt qu'à une autre peut poser question disposeront d'une alternative par l'identification des 5 départements les plus proches de lui sur la base des critères retenus dans la typologie.

CHOIX DES ILSR

L'ensemble des indicateurs locaux de sécurité routière se base sur l'analyse de la mortalité routière survenue dans le département recueillie à travers les données issues du BAAC. Ces indicateurs doivent permettre, d'une part, d'estimer quelles sont les populations d'usagers particulièrement affectées par l'insécurité routière et, d'autre part, de caractériser l'évolution temporelle de cette mortalité.

Les ILSR thématiques

Afin de couvrir un large spectre d'enjeux potentiels en terme de mortalité routière, 19 indicateurs considérés comme caractéristiques sont calculés et comparés à l'échelle d'une famille de départements. Il s'agit systématiquement d'étudier la fréquence relative d'une catégorie de personnes tuées parmi l'ensemble de la mortalité routière du département sur les cinq dernières années.

Six indicateurs concernent les modes de déplacement impliqués :

- pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant au moins un poids lourd ;
- pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant au moins une motocyclette ;
- pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant au moins un cyclomoteur ;
- pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant au moins une bicyclette ;
- pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un seul véhicule sans piéton ;
- pourcentage de la mortalité routière des piétons.

Sept indicateurs concernent les circonstances de l'accident :

- pourcentage de personnes tuées les jours ouvrés ;
- pourcentage de personnes tuées les jours non ouvrés ;
- pourcentage de personnes tuées de jour ;
- pourcentage de personnes tuées de nuit ;

- pourcentage de personnes tuées entre 22 heures et 6 heures ;
- pourcentage de personnes tuées en agglomération ;
- pourcentage de personnes tuées hors agglomération.

Six indicateurs concernent les usagers impliqués :

- pourcentage de personnes tuées dans un accident avec au moins un conducteur responsable âgé de 18 à 24 ans ;
- pourcentage de personnes tuées dans un accident avec au moins un conducteur responsable âgé de 75 ans ou plus ;
- pourcentage de personnes tuées de 75 ans ou plus ;
- pourcentage de tués piétons de 75 ans ou plus ;
- pourcentage de personnes tuées dans un accident avec un conducteur ou un piéton alcoolisés ;
- pourcentage de personnes tuées dans un accident avec facteur malaise ou fatigue du conducteur responsable.

Les ILSR temporels

Afin de suivre l'évolution de la mortalité dans le temps, on étudie 3 indicateurs caractérisant les long, moyen et court termes. Le changement de définition du tué en 2005, année à partir de laquelle on comptabilise les décès dans les trente jours suivant l'accident (contre six jours auparavant), entraînera une surestimation de l'indicateur de long terme, mais à l'échelle départementale, la correction de cette mesure serait délicate.

Pour le long terme, on s'intéresse à la variation annuelle relative moyenne du nombre de personnes tuées observée sur une période de trois années à huit ans d'intervalle. C'est-à-dire que la période 2009-2011 sera comparée à la période 2001-2003.

Pour le moyen terme, on observe la variation annuelle relative moyenne du nombre de personnes tuées sur une période de trois ans à trois ans d'intervalle. C'est-à-dire que la période 2009-2011 sera comparée à la période 2006-2008.

Enfin, pour le court terme, on calcule la variation relative entre le nombre de personnes tuées de chacune des deux dernières années. Ce dernier indicateur est à manipuler avec précaution compte tenu des faibles effectifs annuels de la mortalité dans certains départements.

La comparaison de ces trois indicateurs devrait permettre de faire ressortir les départements nécessitant une attention particulière en raison d'une hausse anormale de leur mortalité.

CARACTÉRISATION DES FAMILLES SELON LES ILSR

Afin de caractériser globalement les enjeux de chaque famille, les quatre tableaux suivants décrivent les moyennes par famille des ILSR. Les ILSR thématiques sont calculés sur la période 2007-2011, quant aux ILSR temporels, les périodes de calcul correspondent à celles illustrées dans le paragraphe précédent.

Le tableau 3 présente les moyennes des indicateurs relatifs aux modes de déplacement pour chacune des familles.

↓ TABLEAU 3 - ILSR MOYENS DES FAMILLES SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT

N°	Famille	Tués avec PL (en %)	Tués avec moto (en %)	Tués avec cyclo (en %)	Tués avec vélo (en %)	Tués avec véhicule seul (en %)	Tués piétons (en %)
F1	Paris	14	37	12	8	27	47
F2	Petite couronne	16	45	9	4	25	28
F3	Grande couronne	13	29	5	5	33	15
F4	Outre-mer	4	25	21	6	31	18
F5	Métropoles	12	22	8	4	38	13
F6	Méditerranéens	11	26	7	3	39	12
F7	Ruraux peu denses	14	14	5	3	43	12
F8	Multipolaires	15	17	7	4	38	10
F9	De transition	15	15	7	3	40	10

Selon la famille étudiée, la mortalité selon les modes déplacement représente des enjeux particuliers :

- l'enjeu poids lourd semble affecter uniformément l'ensemble des familles à l'exception de l'outre-mer ;
- la mortalité des motocyclistes constitue un enjeu en priorité pour les départements d'Île-de-France, méditerranéens et d'outre-mer ;
- en outre-mer, la mortalité en cyclomoteur semble présenter un enjeu particulier (mais on est sur des effectifs très réduits à la limite de leur analyse statistique), en comparaison avec la métropole où cet indicateur est moitié moindre et augmente dans les départements les plus denses ;
- les personnes tuées à vélo représentent une part assez limitée de la mortalité routière, cependant l'enjeu est plus prégnant dans la capitale ;
- les cinq dernières familles se caractérisent par une plus grande mortalité sans implication d'un tiers, tandis que les quatre premières familles sont davantage confrontées à des accidents impliquant des collisions entre usagers ;
- la mortalité des piétons quant à elle affecte particulièrement la capitale et sa proche banlieue, tandis qu'elle reste assez stable pour les autres départements.

Le tableau 4 présente les moyennes des indicateurs relatifs aux circonstances de l'accident pour chacune des familles.

↓ TABLEAU 4 – ILSR MOYENS DES FAMILLES SELON LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

N°	Famille	% tués jours ouvrés	% tués jours non ouvrés	% tués de jour	% tués de nuit	% tués de 22h à 6h	% tués en agglo	% tués hors agglo
F1	Paris	67	33	52	48	30	97	3
F2	Petite couronne	69	31	56	44	26	79	21
F3	Grande couronne	67	33	52	48	26	38	62
F4	Outre-mer	54	46	43	56	30	33	67
F5	Métropoles	59	41	54	46	24	36	64
F6	Méditerranéens	61	39	54	46	25	29	71
F7	Ruraux peu denses	62	38	64	36	17	20	80
F8	Multipolaires	62	38	56	44	22	26	74
F9	De transition	61	39	57	43	22	21	79

La répartition des accidents mortels dans le temps et l'espace fait apparaître quelques spécificités :

- la mortalité de week-ends et des jours de fête semble moins affecter l'Île-de-France que le reste du pays ;
- la répartition de la mortalité entre le jour et la nuit est assez homogène sur le territoire à l'exception des départements ruraux peu denses, qui connaissent une plus faible mortalité de nuit, et les départements d'outre-mer, qui se distinguent *a contrario* par une majorité d'accidents mortels pendant la nuit ;
- l'opposition milieu urbain - milieu rural, qui constitue l'une des données discriminantes dans la typologie des départements, se retrouve assez naturellement au niveau de la mortalité routière, ainsi les familles à forte densité urbaine (familles 1 à 5) connaissent une mortalité en agglomération nettement supérieure aux familles plus rurales.

Le tableau 5 présente les moyennes des indicateurs relatifs aux usagers impliqués pour chacune des familles.

↓ TABLEAU 5 – ILSR MOYENS DES FAMILLES SELON LES USAGERS IMPLIQUÉS

N°	Famille	Tués avec cond. resp. 18-24 ans (en %)	Tués avec cond. resp. 75 ans ou + (en %)	Tués 75 ans ou + (en %)	Tués piétons 75 ans ou + (en %)	Tués avec facteur alcool (en %)	Tués avec cond. resp. fatigué (en %)
F1	Paris	15	1	21	20	24	1
F2	Petite couronne	16	1	12	10	14	1
F3	Grande couronne	22	2	9	5	22	6
F4	Outre-mer	25	2	3	1	28	4
F5	Métropoles	23	5	11	5	25	5
F6	Méditerranéens	20	5	11	5	22	7
F7	Ruraux peu denses	21	10	16	6	21	12
F8	Multipolaires	23	6	11	4	26	7
F9	De transition	23	8	13	4	28	9

L'implication de certaines catégories d'usagers ou de certains facteurs accidentogènes met quelques familles en avant :

- la responsabilité présumée des jeunes conducteurs dans les accidents mortels est engagée de façon assez homogène entre les différentes familles à l'exception de la capitale et de sa proche banlieue où l'enjeu est plus faible ;
- les personnes âgées de 75 ans et plus apparaissent essentiellement comme des usagers vulnérables en Île-de-France, alors que leur responsabilité dans les accidents mortels croît significativement dans les départements plus ruraux ;
- l'implication de l'alcool dans les accidents mortels reste un enjeu fort sur l'ensemble du territoire, bien que les départements de la petite couronne parisienne semblent moins affectés par ce phénomène ;
- la fatigue (ou le malaise) du conducteur responsable de l'accident mortel reste un facteur assez marginal en dehors des autoroutes ; cependant il affecte davantage les départements les plus ruraux, ce qui est assez cohérent avec certaines spécificités de leur accidentalité (accidents sans tiers en milieu rural).

La méthodologie des mesures de vitesse et d'interdistance

Les chapitres du bilan portant sur la vitesse et l'interdistance présentent les principaux résultats concernant les mesures pratiquées. Ces mesures sont effectuées pour le compte de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière par une société de sondage, selon la méthodologie décrite ci-dessous.

PLAN DE SONDAGE

Le plan de sondage, préservé pour l'essentiel depuis plus de dix ans afin de garantir l'intégrité des évolutions observées sur le long terme, a été défini ainsi : ont été retenues des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre avant et après le point de mesure. En traversée de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres.

On opère chaque année trois campagnes de mesure, qui s'enchaînent sans interruption. On dispose ainsi de résultats quadrimestriels (chaque campagne couvrant quatre mois de l'année), à comparer entre eux avec une certaine prudence dans la mesure où les vitesses sont soumises à une saisonnalité relativement peu marquée.

Au sens de ce dispositif d'observation, on désigne par le terme « vitesse moyenne » la vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation – notamment sous trafic fluide où chaque conducteur est capable d'adopter librement la vitesse de son choix, sans interférences ni contraintes de circonstances¹. Il ne s'agit donc pas des vitesses moyennes au sens ordinaire, telles que pratiquées sur le réseau considéré toutes circonstances confondues. Cette vitesse moyenne est dite « libre ». Elle est caractéristique du niveau de sécurité désiré et ne reflète en aucun cas des temps de parcours réels du conducteur au volant (puisque, entre autres, toutes les situations de congestion sont évitées).

MESURE DES VITESSES

Pour mesurer les vitesses, 362 points d'observation (285 le jour, 77 la nuit), représentatifs du réseau routier français dans toutes ses composantes, ont été retenus.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomération, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 210 C depuis 2011, en remplacement des MESTA 208 utilisés précédemment) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

Les enquêteurs – environ 50 personnes – se rendent successivement sur tous les points à observer suivant une répartition prédéfinie des jours dans le mois et des tranches horaires, puis tous les quatre mois sur les mêmes points à la même heure et au même jour de la semaine. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les jours et toutes les tranches horaires (entre 9 h 30 et 16 h 30 le jour et entre 22 heures et 2 heures la nuit). La quasi-totalité des mesures de jour ainsi que la totalité des mesures de nuit sont donc réalisées en dehors des heures de pointe. Étant donné que chaque point d'observation nécessite une séquence de mesures par sens et par voie, ce sont plus de 2 000 sessions d'observation qui sont pratiquées chaque année et plus de 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées (120 000 mesures en 2011, année incomplète).

¹ Et notamment hors le voisinage des radars fixes du contrôle-sanction automatisé (CSA). En cas d'implantation d'un radar CSA à proximité d'un point de mesure de l'observatoire des vitesses, on substitue à ce point un point équivalent sur la même section, indemne de ce voisinage.

Les vitesses moyennes « tous réseaux confondus » sont exprimées par un indicateur synthétique qui tient compte d'une certaine répartition du trafic entre les différents types de réseaux tant urbains (voies d'entrée/sortie, centres-villes, traversées de petites agglomérations) que de rase campagne (autoroutes de liaison, de dégagement, route nationale et départementales), de jour comme de nuit, en situation de circulation non contrainte. Afin de préserver la comparabilité des indices d'année en année, cette répartition, qui est celle de l'année 1998, n'a pas été actualisée jusqu'à aujourd'hui. Cet indice synthétique, dit « vitesse moyenne », ne reflète donc pas une moyenne réelle des vitesses libres pratiquées sur le réseau actuel : c'est une vitesse libre moyenne « à distribution des trafics égale », qui permet de mettre en évidence l'évolution pure de la vitesse en s'affranchissant des effets de transferts de trafic interréseaux.

Quant aux vitesses des motocyclistes, le faible effectif des observations (résultant de leur faible présence dans le trafic), s'ajoutant à la plus forte saisonnalité du comportement des motocyclistes, oblige à considérer pour cette catégorie d'usagers des séries lissées sur trois quadrimestres, les séries brutes étant trop volatiles.

CAS PARTICULIERS DES MESURES DE VITESSE 2011

Il a été mis en évidence, courant 2011, que les mesures récentes sur les vitesses sont sous-évaluées, les dispositifs de mesure (quoique totalement distincts et indépendants des radars du contrôle-sanction automatique) étant systématiquement détectés et signalés à une fraction suffisante des usagers pour que l'ensemble du trafic décélère.

En effet, du fait du succès croissant des dispositifs avertisseurs de radars (notamment communautaires), on constate, aujourd'hui, durant les fenêtres de mesure, un abaissement général presque immédiat de la vitesse du trafic passant au droit des appareils, qui remonte au niveau antérieur aussitôt nos dispositifs enlevés. On mesure donc une vitesse biaisée.

D'une série de tests et de contre-mesures conduits courant 2012 (encore en cours d'exploitation approfondie), il ressort en première analyse que ce biais pourrait être aujourd'hui de l'ordre de 6 %. Autrement dit, on mesurerait une vitesse moyenne artificiellement abaissée de 6 % par rapport à la vitesse initiale qu'on veut mesurer. Il est admis que cette dérive est apparue il y a quelques années déjà et que le biais de mesure n'a fait qu'augmenter depuis lors.

MESURES DE L'INTERDISTANCE

Les cinémomètres se déclenchent lors du passage du nez de chaque véhicule. Pour obtenir des mesures réellement « intervéhiculaires », il faut mesurer le temps entre l'arrière du véhicule observé et le nez de celui qui le suit. L'algorithme de calcul du temps intervéhiculaire intègre donc une opération pour retrancher la longueur du véhicule observé.

Selon le type de véhicule observé, les longueurs moyennes de véhicules ci-dessous sont retranchées :

- 1,8 m pour les deux-roues non immatriculés ;
- 2 m pour les deux-roues immatriculés ;
- 4 m pour les VL ;
- 6,4 m pour les camionnettes ;
- 10,7 m pour les camions à deux essieux ;
- 15,5 m pour les trois essieux ;
- 18,4 m pour les quatre essieux et plus ;
- 12 m pour les transports en commun.

Soulignons que si le Code de la route emploie bien le terme de « distance de sécurité », il régleme en réalité le temps intervéhiculaire (l'intervalle de temps et non pas l'intervalle en distance, l'un ne pouvant se déduire de l'autre que moyennant la prise en compte de la vitesse du véhicule suiveur).

Le TIV (temps intervéhiculaire) est le temps qu'il faudrait au véhicule suiveur, hors toute action correctrice, pour percuter le véhicule suivi si celui-ci pilait instantanément sur place. Il diffère du temps écoulé entre les passages en

un point fixe donné des deux nez des véhicules qui se suivent, comme dit plus haut (la longueur du véhicule suivi intervient, bien sûr).

Les premières données sur les temps intervéhiculaires (TIV) ont été réunies et exploitées par l'observatoire en juillet 2002. Deux indicateurs ont été retenus : d'une part, la proportion des TIV en infraction, c'est-à-dire inférieurs à deux secondes, d'autre part, la proportion des TIV très courts, inférieurs à une seconde. Pour être davantage pertinentes, ces proportions sont calculées d'abord pour l'ensemble du trafic, puis recalculées à part pour la seule fraction « dense » du trafic, en ne considérant, dans l'ensemble du trafic, que les véhicules pour lesquels l'éventualité de « ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui précède » est significative.

En effet, le calcul des TIV pour l'ensemble du trafic ne présente qu'un intérêt très limité. Moins le trafic est dense, plus on comptabilise de TIV longs et très longs qui, par effet de moyenne, masquent les TIV courts.

Arbitrairement, et pour avoir une base stable de résultats, le trafic « dense » a été défini comme la fraction du trafic présentant des TIV inférieurs à quatre secondes.

Pour les raisons évoquées plus haut, la campagne de mesure 2011 est inexploitable. C'est pourquoi les données du chapitre concerné sont celles de 2010.

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

Les chapitres du bilan traitant des données détaillées relatives aux catégories d'usagers, aux personnes en distinguant différentes classes d'âge et les hommes des femmes et aux types de route et aux milieux détaillent la répartition de la mortalité routière en croisant la période de l'année (chaque jour de l'année mois par mois) et les heures de la journée. Les principes généraux d'élaboration et de lecture du graphe correspondant sont repris ci-après.

DONNÉES SOURCE ET MÉTHODE D'ÉLABORATION

Ces graphiques sont basés sur une distribution initiale de la mortalité jour par jour et par tranche de vingt minutes.

Cette distribution est lissée par accumulation de cloches à profil cosinusoidal et base elliptique centrées sur chaque période élémentaire de décès.

Les extrémités gauche et droite sont lissées en continuité, idem pour les zones supérieures et inférieures moyennant un décalage de vingt-quatre heures. Les rayons vertical et horizontal de ce « clochage » sont calés de manière à obtenir la meilleure lisibilité de la pseudo-carte.

Ainsi, ce procédé de lissage gomme les variations à trop petite période, tout spécialement le cycle des semaines, qui est inapparent.

DESCRIPTION DES REPRÉSENTATIONS GRAPHIQUES

Chaque planche graphique 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).

Comme pour une carte de relief, les plages de couleur représentent des classes de concentration de la mortalité : densités maximales en noir, puis rouge, orange... et enfin blanc pour les densités minimales.

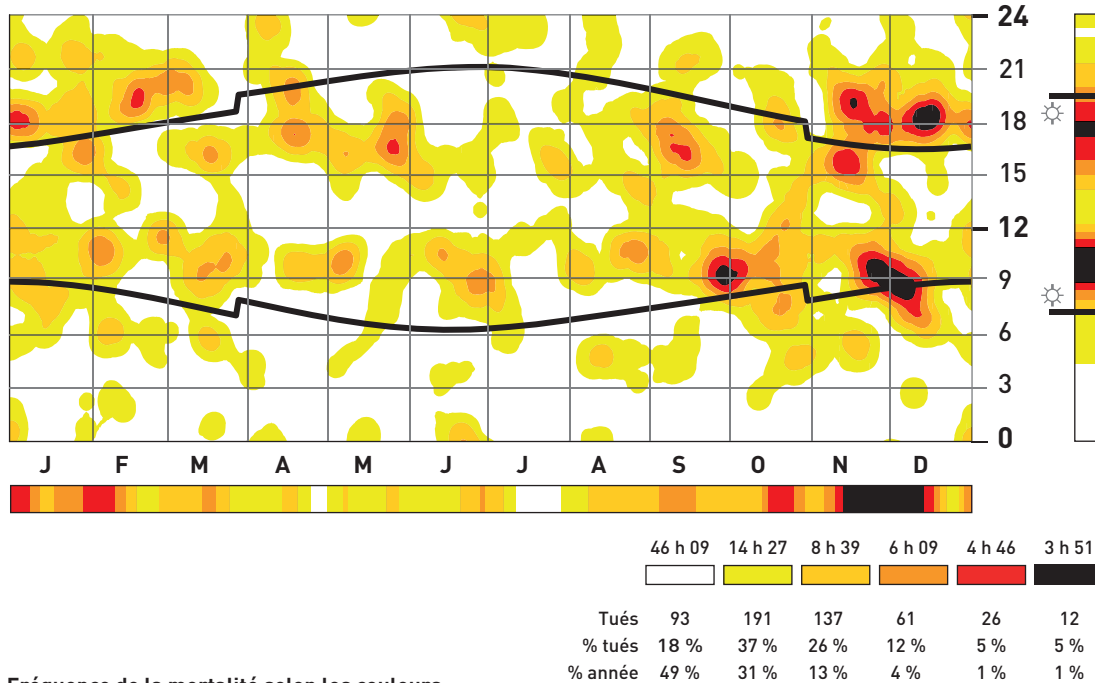
La légende donne pour chaque couleur de la carte, d'une part, les effectifs de la fraction de mortalité analysée et, d'autre part, les fréquences moyennes de mortalité et leur part annuelle.

Les deux courbes noires épaisses représentent les horaires de lever et de coucher du soleil : au-dessus de la courbe supérieure et en dessous de la courbe inférieure, débute ou finit la nuit. Les deux décrochements qui marquent chacune de ces courbes correspondent aux changements d'heure (été/hiver).

Les barrettes colorées additionnelles (horizontale et verticale) montrent respectivement la distribution « quelle que soit l'heure » et « quel que soit le mois ».

LA MORTALITÉ 2011 DES PIÉTONS (EXEMPLE ET COMMENTAIRES)

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PIÉTONS 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.

Total : 519 tués, soit 1 tué toutes les 16 h 53

La mortalité des piétons est pratiquement nulle en pleine nuit. Par contre, elle est plus forte en période hivernale principalement « entre chien et loup », correspondant probablement à la période de pointe des déplacements piétons. Ce constat apparaît amplifié par l'arrivée de l'heure d'hiver qui provoque immédiatement à la suite une surmortalité dans cette tranche horaire critique. À mobilité égale, le passage brutal en « scène de nuit » dû à l'heure d'hiver perturbe probablement la cohabitation entre usagers motorisés et piétons. Cette surmortalité peut être estimée à environ 15 décès supplémentaires. Ce phénomène s'atténue au fil des semaines mais reste actif jusqu'au rétablissement de l'heure d'été. Les données de la légende font ressortir que près de la moitié de la mortalité des piétons (45 % = 26 + 12 + 5 + 2 soit le cumul de la fréquence de la mortalité pour les couleurs orange à noire) se concentre sur 20 % de l'année.

Index des sigles contenus dans le document

AAA	Accident avec alcool
AAC	Apprentissage anticipé de la conduite
AIS	Abbreviated injury scale
AMF	Association des maires de France
ANR	Agence nationale de la recherche
ARH	Agence régionale hospitalière
ARS	Agences régionales de santé
ARVAC	Association pour le registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône
ASA	Accident sans alcool
ASFA	Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage
ASSR	Attestation scolaire de sécurité routière
ATB	Accidents, tués, blessés
BAAC	Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation
BAU	Bande d'arrêt d'urgence
BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
BH	Blessés hospitalisés, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation
BL	Blessés légers, dont l'état nécessite un soin médical ou moins de 24 heures d'hospitalisation
BSR	Brevet de sécurité routière
CACIR	Centre automatisé des infractions routières
CE	Communauté européenne (depuis 1993, remplace la Communauté économique européenne – CEE)
CEESAR	Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques
CEPC	Certificat d'examen du permis de conduire
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
CGDD	Commissariat général au développement durable
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGIRSA	Convention générale d'indemnisation rapide des sinistres automobiles
CHU	Centre hospitalier universitaire
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CNIT	Code national d'identification de type

CNSR	Conseil national de la sécurité routière
CPAM	Caisse primaire d'assurance maladie
CRAM	Caisse régionale d'assurance maladie
CRS	Compagnies républicaines de sécurité
CSA	Contrôle-sanction automatisé
CSPR	Contrôle de sécurité des projets routiers
CVS	Corrigé des variations saisonnières
DACG	Direction des affaires criminelles et des grâces
DGGN	Direction générale de la gendarmerie nationale
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DGO	Document général d'orientation
DGPN	Direction générale de la police nationale
DHOS	Direction de l'hospitalisation et de l'organisation des soins
DIR	Direction interdépartementale des routes
DISR	Délégation interministérielle à la sécurité routière
DLPAJ	Direction des libertés publiques et des affaires juridiques
DMAT	Direction de la modernisation et de l'action territoriale
DOM	Départements d'outre-mer
DRI	Direction de la recherche et de l'innovation (Commissariat général au développement durable)
DDT	Directions départementales des territoires
DDTM	Directions départementales des territoires et de la mer
DSCR	Direction de la sécurité et de la circulation routières
EDA	Étude détaillée d'accident
EDSR	Escadron départemental de sécurité routière
EPST	Établissement public à caractère scientifique et technologique
ETSC	European Transport Safety Council
FFSA	Fédération française des sociétés d'assurances
FNPC	Fichier national du permis de conduire
GEMA	Groupement d'entreprises des mutuelles d'assurance
GO	Groupe opérationnel (du PREDIT)
IAL	Indicateur d'accidentologie locale
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IGA	Inspection générale de l'administration
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
INSERM	Institut national de la santé et de la recherche médicale
INSERR	Institut national de sécurité et de recherches

IRTAD	International road traffic and accident database
ITT	Interruption temporaire de travail
LAB	Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain
LAVIA	Limiteur de vitesse s'adaptant aux vitesses autorisées
LBA	Laboratoire de biomécanique appliquée
LCPC	Laboratoire central des ponts et chaussées
LIVIC	Laboratoire sur les interactions véhicule-infrastructure-conducteur
LPC	Laboratoire de psychologie
MA	Département mécanismes d'accidents
ODSR	Observatoire départemental de la sécurité routière
OMP	Officier du ministère public
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
ORSR	Observatoire régional de la sécurité routière
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ONU	Organisation des Nations unies
PAF	Police aux frontières
PAP	Permis à points
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
PDU	Plan de déplacements urbains
PIB	Produit intérieur brut
PK	Point kilométrique
PL	Poids lourd
PP	Préfecture de police (de Paris)
PRAS	Plan régional d'aménagement de sécurité
PREDIT	Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
PV	Procès-verbal
PTAC	Poids total autorisé en charge
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RC	Responsabilité civile
RD	Routes départementales
REAGIR	Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier
RN	Routes nationales
SAMU	Service d'aide médicale urgente
SEEI	Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (commissariat général au développement durable)
SETRA	Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements
SIG	Système d'information géographique

SMUR	Service mobile d'urgence et de réanimation
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNPC	Service national du permis de conduire
S0eS	Service de l'observation et des statistiques (Commissariat général au développement durable)
SOFRES	Société française de sondages et d'études de marché
SURE	Sécurité des usagers sur les routes existantes
TAC	Taux d'alcoolémie connu
TAI	Taux d'alcoolémie inconnu
TC	Transport en commun des personnes
TIG	Travail d'intérêt général
TIV	Temps intervéhiculaire
TMD	Transport de marchandises dangereuses
TPC	Terre-plein central
UCLIR	Unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière
UE	Union européenne
UMRESTTE	Unité mixte de recherche épidémiologique transport-travail-environnement
VAO	Verbalisation assistée par ordinateur
VL	Véhicule léger
VT	Voiture de tourisme
VU	Véhicule utilitaire

Autres données sur les accidents corporels de la circulation

Les tableaux de données brutes agrégées dans les pages qui suivent sont extraits du Fichier national des accidents corporels. Ce sont les principales extractions ayant servi à la rédaction de ce bilan.

Au besoin, on trouvera sur le web de la sécurité routière, sous la dénomination « Document de travail 2011 », un tableur à consulter ou à télécharger qui comporte ces tableaux et de nombreux autres d'usage moins courant.

Ci-dessous le sommaire d'une première série de tableaux chiffrés fournis dans les pages qui suivent, pour la France métropolitaine dans son ensemble :

Répartition des véhicules impliqués	p. 634
Victimes par catégories d'usagers	
Tous milieux	p. 635
Milieu urbain	p. 636
Rase campagne	p. 637
Jour	p. 638
Nuit	p. 639
Hommes	p. 640
Femmes	p. 641
Victimes selon l'âge	
Tous usagers et piétons	p. 642
Cyclistes	p. 643
Cyclomotoristes	p. 644
Motocyclistes	p. 645
Usagers de voitures de tourisme	p. 646
Hommes-femmes	p. 647
Accidents selon intempéries	p. 648
Accidents selon l'état de la surface	p. 649
Véhicules et victimes selon l'obstacle fixe heurté	p. 650
Accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée	p. 651

À la suite, on donne une deuxième série de tableaux chiffrés par départements, d'une part, correspondant aux cartes qui figurent au sous-chapitre sur l'accidentalité dans les départements du présent bilan, et par régions, d'autre part.

Département par département	
Accidents et victimes 2011	p. 652
Évolution 2000-2011 de la mortalité	p. 654
Mortalité 2011 par catégories d'usagers	p. 656
Mortalité 2011 par tranches d'âge	p. 658
Mortalité pour un million d'habitants – années 2007 à 2011	p. 660
Mortalité dans les accidents avec un deux-roues motorisé – années 2007 à 2011	p. 662
Mortalité dans les accidents de véhicule seul sans piéton – années 2007 à 2011	p. 664
Mortalité des 75 ans et plus – années 2007 à 2011	p. 666
Mortalité dans les accidents avec jeune conducteur présumé responsable – années 2007 à 2011	p. 668
Mortalité de nuit – années 2007 à 2011	p. 670
Mortalité dans les accidents avec un conducteur alcoolisé – années 2007 à 2011	p. 672

Mortalité dans les accidents avec un conducteur ou un piéton alcoolisé – années 2007 à 2011	p. 674
Région par région	
Accidents et victimes 2011	p. 676
Évolution 2000-2011 de la mortalité	p. 677
Mortalité 2011 par catégories d'usagers	p. 678
Mortalité 2011 par tranches d'âge	p. 679
Mortalité pour un million d'habitants – années 2007 à 2011	p. 680
Mortalité dans les accidents avec un deux-roues motorisé – années 2007 à 2011	p. 681
Mortalité dans les accidents de véhicule seul sans piéton – années 2007 à 2011	p. 682
Mortalité des 75 ans et plus – années 2007 à 2011	p. 683
Mortalité dans les accidents avec jeune conducteur présumé responsable – années 2007 à 2011	p. 684
Mortalité de nuit – années 2007 à 2011	p. 685
Mortalité dans les accidents avec un conducteur alcoolisé – années 2007 à 2011	p. 686
Mortalité dans les accidents avec un conducteur ou un piéton alcoolisé – années 2007 à 2011	p. 687

↓ ANNÉE 2011 – RÉPARTITION DES VÉHICULES IMPLIQUÉS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	Milieu urbain		Rase campagne		Tous réseaux	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
VÉLOS						
Bicyclettes	4 010	5,28	709	25	4 719	4,27
CYCLOS						
Cyclos sauf scooters	4 048	5,33	581	1,68	4 629	4,19
Scooters ≤ 50 cm ³	5 196	6,84	677	1,96	5 873	5,31
MTL						
Motos ≤ 125 cm ³ sauf scooters	1 887	2,48	520	1,50	2 407	2,18
Scooters > 50 et ≤ 125 cm ³	2 870	3,78	289	0,84	3 159	2,86
MTT1 + MTT2						
Motos > 125 cm ³ sauf scooters	5 719	7,53	3 582	10,36	9 301	8,41
Scooters > 125 cm ³	1 136	1,50	225	0,65	1 361	1,23
VT						
Voitures de tourisme	44 365	58,42	22 814	65,96	67 179	60,78
VU						
Camionnettes ≤ 3,5 T	3 597	4,74	2 361	6,83	5 958	5,39
PL						
PL 3,5 T < 2 PTAC = ≤ 7,5 T	315	0,41	139	0,40	454	0,41
PL > 7,5 T	518	0,68	580	1,68	1 098	0,99
PL avec remorques	229	0,30	761	2,20	990	0,90
Tracteurs routiers	15	0,02	28	0,08	43	0,04
Tracteurs avec semi-remorque	148	0,19	666	1,93	814	0,74
TC						
Autobus	838	1,10	63	0,18	901	0,82
Autocars	123	0,16	79	0,23	202	0,18
AUTRES						
Tracteurs agricoles	38	0,05	169	0,49	207	0,19
Voiturettes et tricycles	314	0,41	117	0,34	431	0,39
Quads ≤ 50 cm ³	28	0,04	8	0,02	36	0,03
Quads > 50 cm ³	94	0,12	66	0,19	160	0,14
Engins spéciaux	60	0,08	32	0,09	92	0,08
Trains	13	0,02	10	0,03	23	0,02
Tramways	152	0,20	4	0,01	156	0,14
Autres ou indéterminés	229	0,30	110	0,32	339	0,31
Tous véhicules	75 942	100	34 590	100	110 532	100

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

635

Tous milieux

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		519	4 593	7 318	11 911
Bicyclettes	Conducteurs	139	1 408	2 859	4 267
	Passagers	2	10	23	33
	Ensemble	141	1 418	2 882	4 300
Cyclos y compris scooters < 50 cm ³	Conducteurs	212	3 288	5 821	9 109
	Passagers	8	422	898	1 320
	Ensemble	220	3 710	6 719	10 429
Motos y compris scooters > 50 cm ³	Conducteurs	709	5 690	8 249	13 939
	Passagers	51	589	940	1 529
	Ensemble	760	6 279	9 189	15 468
VT	Conducteurs	1 495	8 105	15 386	23 491
	Passagers	567	4 031	7 451	11 482
	Ensemble	2 062	12 136	22 837	34 973
VU	Conducteurs	99	584	969	1 553
	Passagers	35	223	406	629
	Ensemble	134	807	1 375	2 182
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	36	169	271	440
	Passagers	6	34	66	100
	Ensemble	42	203	337	540
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	24	92	77	169
	Passagers	1	8	3	11
	Ensemble	25	100	80	180
Transports en commun	Conducteurs	0	13	80	93
	Passagers	0	43	362	405
	Ensemble	0	56	442	498
Tracteurs agricoles	Conducteurs	4	11	20	31
	Passagers	2	1	2	3
	Ensemble	6	12	22	34
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	21	96	147	243
	Passagers	5	34	53	87
	Ensemble	26	130	200	330
Autres	Conducteurs	24	193	109	302
	Passagers	4	42	62	104
	Ensemble	28	235	171	406
Total	Piétons	519	4 593	7 318	11 911
	Conducteurs	2 763	19 649	33 988	53 637
	Passagers	681	5 437	10 266	15 703
	Ensemble	3 963	29 679	51 572	81 251

Source :
ONISR, fichier
des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Milieu urbain

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		350	4 241	7 171	11 412
Bicyclettes	Conducteurs	57	994	2 674	3 668
	Passagers	1	5	22	27
	Ensemble	58	999	2 696	3 695
Cyclos y compris scooters < 50 cm ³	Conducteurs	119	2 494	5 510	8 004
	Passagers	3	332	824	1 156
	Ensemble	122	2 826	6 334	9 160
Motos y compris scooters > 50 cm ³	Conducteurs	243	3 239	6 764	10 003
	Passagers	16	282	774	1 056
	Ensemble	259	3 521	7 538	11 059
VT	Conducteurs	182	2 322	9 255	11 577
	Passagers	95	1 177	4 281	5 458
	Ensemble	277	3 499	13 536	17 035
VU	Conducteurs	8	115	461	576
	Passagers	2	37	176	213
	Ensemble	10	152	637	789
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	3	29	68	97
	Passagers	0	12	29	41
	Ensemble	3	41	97	138
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	0	7	20	27
	Passagers	0	0	0	0
	Ensemble	0	7	20	27
Transports en commun	Conducteurs	0	7	59	66
	Passagers	0	30	311	341
	Ensemble	0	37	370	407
Tracteurs agricoles	Conducteurs	1	0	3	3
	Passagers	0	1	0	1
	Ensemble	1	1	3	4
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	4	48	120	168
	Passagers	1	17	45	62
	Ensemble	5	65	165	230
Autres	Conducteurs	10	108	80	188
	Passagers	1	26	36	62
	Ensemble	11	134	116	250
Total	Piétons	627	9 363	25 014	34 377
	Conducteurs	119	1 919	6 498	8 417
	Passagers	350	4 241	7 171	11 412
	Ensemble	1 096	15 523	38 683	54 206

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

637

Rase campagne

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		169	352	147	499
Bicyclettes	Conducteurs	82	414	185	599
	Passagers	1	5	1	6
	Ensemble	83	419	186	605
Cyclos y compris scooters < 50 cm ³	Conducteurs	93	794	311	1 105
	Passagers	5	90	74	164
	Ensemble	98	884	385	1 269
Motos y compris scooters > 50 cm ³	Conducteurs	466	2 451	1 485	3 936
	Passagers	35	307	166	473
	Ensemble	501	2 758	1 651	4 409
VT	Conducteurs	1 313	5 783	6 131	11 914
	Passagers	472	2 854	3 170	6 024
	Ensemble	1 785	8 637	9 301	17 938
VU	Conducteurs	91	469	508	977
	Passagers	33	186	230	416
	Ensemble	124	655	738	1 393
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	33	140	203	343
	Passagers	6	22	37	59
	Ensemble	39	162	240	402
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	24	85	57	142
	Passagers	1	8	3	11
	Ensemble	25	93	60	153
Transports en commun	Conducteurs	0	6	21	27
	Passagers	0	13	51	64
	Ensemble	0	19	72	91
Tracteurs agricoles	Conducteurs	3	11	17	28
	Passagers	2	0	2	2
	Ensemble	5	11	19	30
Voitures et tricycles	Conducteurs	17	48	27	75
	Passagers	4	17	8	25
	Ensemble	21	65	35	100
Autres	Conducteurs	14	85	29	114
	Passagers	3	16	26	42
	Ensemble	17	101	55	156
Total	Piétons	169	352	147	499
	Conducteurs	2 136	10 286	8 974	19 260
	Passagers	562	3 518	3 768	7 286
	Ensemble	2 867	14 156	12 889	27 045

Source :
ONISR, fichier
des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Jour

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		287	3 333	5 557	8 890
Bicyclettes	Conducteurs	107	1 191	2 366	3 557
	Passagers	1	7	18	25
	Ensemble	108	1 198	2 384	3 582
Cyclos y compris scooters < 50 cm ³	Conducteurs	99	1 963	3 957	5 920
	Passagers	3	228	575	803
	Ensemble	102	2 191	4 532	6 723
Motos y compris scooters > 50 cm ³	Conducteurs	506	4 258	6 260	10 518
	Passagers	36	420	660	1 080
	Ensemble	542	4 678	6 920	11 598
VT	Conducteurs	777	4 899	10 344	15 243
	Passagers	272	2 210	4 416	6 626
	Ensemble	1 049	7 109	14 760	21 869
VU	Conducteurs	55	359	713	1 072
	Passagers	24	148	286	434
	Ensemble	79	507	999	1 506
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	20	117	208	325
	Passagers	4	23	49	72
	Ensemble	24	140	257	397
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	16	54	51	105
	Passagers	1	2	3	5
	Ensemble	17	56	54	110
Transports en commun	Conducteurs	0	8	69	77
	Passagers	0	40	317	357
	Ensemble	0	48	386	434
Tracteurs agricoles	Conducteurs	3	9	19	28
	Passagers	2	1	1	2
	Ensemble	5	10	20	30
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	13	64	113	177
	Passagers	3	22	37	59
	Ensemble	16	86	150	236
Autres	Conducteurs	19	137	87	224
	Passagers	3	33	49	82
	Ensemble	22	170	136	306
Total	Piétons	287	3 333	5 557	8 890
	Conducteurs	1 615	13 059	24 187	37 246
	Passagers	349	3 134	6 411	9 545
	Ensemble	2 251	19 526	36 155	55 681

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

639

Nuit

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		232	1 260	1 761	3 021
Bicyclettes	Conducteurs	32	217	493	710
	Passagers	1	3	5	8
	Ensemble	33	220	498	718
Cyclos y compris scooters < 50 cm ³	Conducteurs	113	1 325	1 864	3 189
	Passagers	5	194	323	517
	Ensemble	118	1 519	2 187	3 706
Motos y compris scooters > 50 cm ³	Conducteurs	203	1 432	1 989	3 421
	Passagers	15	169	280	449
	Ensemble	218	1 601	2 269	3 870
VT	Conducteurs	718	3 206	5 042	8 248
	Passagers	295	1 821	3 035	4 856
	Ensemble	1 013	5 027	8 077	13 104
VU	Conducteurs	44	225	256	481
	Passagers	11	75	120	195
	Ensemble	55	300	376	676
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	16	52	63	115
	Passagers	2	11	17	28
	Ensemble	18	63	80	143
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	8	38	26	64
	Passagers	0	6	0	6
	Ensemble	8	44	26	70
Transports en commun	Conducteurs	0	5	11	16
	Passagers	0	3	45	48
	Ensemble	0	8	56	64
Tracteurs agricoles	Conducteurs	1	2	1	3
	Passagers	0	0	1	1
	Ensemble	1	2	2	4
Voitures et tricycles	Conducteurs	8	32	34	66
	Passagers	2	12	16	28
	Ensemble	10	44	50	94
Autres	Conducteurs	5	56	22	78
	Passagers	1	9	13	22
	Ensemble	6	65	35	100
Total	Piétons	232	1 260	1 761	3 021
	Conducteurs	1 148	6 590	9 801	16 391
	Passagers	332	2 303	3 855	6 158
	Ensemble	1 712	10 153	15 417	25 570

Source :
ONISR, fichier
des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Hommes

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		317	2 205	3 289	5 494
Bicyclettes	Conducteurs	116	1 078	1 970	3 048
	Passagers	0	6	16	22
	Ensemble	116	1 084	1 986	3 070
Cyclos y compris scooters < 50 cm ³	Conducteurs	196	2 895	4 602	7 497
	Passagers	5	240	431	671
	Ensemble	201	3 135	5 033	8 168
Motos y compris scooters > 50 cm ³	Conducteurs	694	5 361	7 500	12 861
	Passagers	19	191	291	482
	Ensemble	713	5 552	7 791	13 343
VT	Conducteurs	1 142	5 128	7 888	13 016
	Passagers	308	1 861	3 009	4 870
	Ensemble	1 450	6 989	10 897	17 886
VU	Conducteurs	92	490	765	1 255
	Passagers	23	135	248	383
	Ensemble	115	625	1 013	1 638
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	34	153	254	407
	Passagers	5	24	45	69
	Ensemble	39	177	299	476
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	24	87	73	160
	Passagers	1	4	2	6
	Ensemble	25	91	75	166
Transports en commun	Conducteurs	0	11	60	71
	Passagers	0	13	100	113
	Ensemble	0	24	160	184
Tracteurs agricoles	Conducteurs	4	10	20	30
	Passagers	2	1	2	3
	Ensemble	6	11	22	33
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	17	57	81	138
	Passagers	3	15	25	40
	Ensemble	20	72	106	178
Autres	Conducteurs	21	174	95	269
	Passagers	1	28	40	68
	Ensemble	22	202	135	337
Total	Piétons	317	2 205	3 289	5 494
	Conducteurs	2 340	15 444	23 308	38 752
	Passagers	367	2 518	4 209	6 727
	Ensemble	3 024	20 167	30 806	50 973

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

641

Femmes

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		202	2 388	4 029	6 417
Bicyclettes	Conducteurs	23	330	889	1 219
	Passagers	2	4	7	11
	Ensemble	25	334	896	1 230
Cyclos y compris scooters < 50 cm ³	Conducteurs	16	393	1 219	1 612
	Passagers	3	182	467	649
	Ensemble	19	575	1 686	2 261
Motos y compris scooters > 50 cm ³	Conducteurs	15	329	749	1 078
	Passagers	32	398	649	1 047
	Ensemble	47	727	1 398	2 125
VT	Conducteurs	353	2 977	7 498	10 475
	Passagers	259	2 170	4 442	6 612
	Ensemble	612	5 147	11 940	17 087
VU	Conducteurs	7	94	204	298
	Passagers	12	88	158	246
	Ensemble	19	182	362	544
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	2	16	17	33
	Passagers	1	10	21	31
	Ensemble	3	26	38	64
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	0	5	4	9
	Passagers	0	4	1	5
	Ensemble	0	9	5	14
Transports en commun	Conducteurs	0	2	20	22
	Passagers	0	30	262	292
	Ensemble	0	32	282	314
Tracteurs agricoles	Conducteurs	0	1	0	1
	Passagers	0	0	0	0
	Ensemble	0	1	0	1
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	4	39	66	105
	Passagers	2	19	28	47
	Ensemble	6	58	94	152
Autres	Conducteurs	3	19	14	33
	Passagers	3	14	22	36
	Ensemble	6	33	36	69
Total	Piétons	202	2 388	4 029	6 417
	Conducteurs	423	4 205	10 680	14 885
	Passagers	314	2 919	6 057	8 976
	Ensemble	939	9 512	20 766	30 278

Source :
ONISR, fichier
des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Tous usagers et piétons

	Tous usagers				Dont piétons			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisés	Légers	Tous
0-4 ans	40	348	931	1 279	9	162	349	511
5-9 ans	37	587	1 217	1 804	11	316	595	911
10-14 ans	51	1 079	1 946	3 025	10	450	811	1 261
15-19 ans	370	4 087	6 350	10 437	29	410	731	1 141
20-24 ans	587	4 145	7 675	11 820	29	231	556	787
25-29 ans	428	3 028	6 176	9 204	15	165	439	604
30-34 ans	287	2 254	5 023	7 277	19	150	372	522
35-39 ans	277	2 108	4 426	6 534	22	155	387	542
40-44 ans	280	2 113	3 961	6 074	11	203	368	571
45-49 ans	245	1 992	3 610	5 602	24	180	373	553
50-54 ans	236	1 792	2 873	4 665	26	236	369	605
55-59 ans	201	1 427	2 219	3 646	32	246	353	599
60-64 ans	165	1 182	1 673	2 855	28	299	370	669
65-69 ans	134	801	1 011	1 812	22	216	297	513
70-74 ans	146	733	757	1 490	39	258	246	504
75-79 ans	175	842	751	1 593	68	334	300	634
80 ans et +	303	1 154	952	2 106	125	582	402	984
Âge indét.	1	7	21	28	0	0	0	0
Total	3 963	29 679	51 572	81 251	519	4 593	7 318	11 911
Dont								
< 1 an	5	59	149	208	0	13	19	32
1 an	6	36	153	189	0	8	37	45
2 ans	9	75	188	263	2	35	82	117
3 ans	11	77	243	320	5	41	120	161
4 ans	9	101	198	299	2	65	91	156
5 ans	8	96	227	323	1	55	120	175
6 ans	9	125	243	368	4	70	128	198
7 ans	5	123	262	385	1	65	121	186
8 ans	8	115	225	340	1	57	107	164
9 ans	7	128	260	388	4	69	119	188
10 ans	5	151	302	453	1	82	130	212
11 ans	3	200	406	606	2	120	202	322
12 ans	12	198	392	590	3	108	167	275
13 ans	8	183	369	552	2	80	172	252
14 ans	23	347	477	824	2	60	140	200
15 ans	25	616	858	1 474	5	112	168	280
16 ans	60	725	1 161	1 886	3	83	163	246
17 ans	59	852	1 248	2 100	6	81	148	229
18 ans	106	946	1 453	2 399	8	57	139	196
19 ans	120	948	1 630	2 578	7	77	113	190
20 ans	120	900	1 592	2 492	7	54	137	191
21 ans	138	931	1 599	2 530	9	60	121	181
22 ans	121	792	1 531	2 323	6	38	102	140
23 ans	112	756	1 520	2 276	2	46	94	140
24 ans	96	766	1 433	2 199	5	33	102	135

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

643

Vélos

	Cyclistes				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisés	Légers	Tous
0-4 ans	1	4	11	15	1	4	6	10
5-9 ans	1	51	73	124	1	51	71	122
10-14 ans	11	148	271	419	10	146	262	408
15-19 ans	14	137	303	440	13	133	298	431
20-24 ans	9	71	330	401	9	71	329	400
25-29 ans	2	58	280	338	2	58	280	338
30-34 ans	0	56	239	295	0	56	239	295
35-39 ans	5	84	219	303	5	84	219	303
40-44 ans	6	82	201	283	6	82	201	283
45-49 ans	14	95	240	335	14	95	240	335
50-54 ans	10	112	170	282	10	111	170	281
55-59 ans	10	128	155	283	10	127	155	282
60-64 ans	14	137	146	283	14	136	146	282
65-69 ans	13	80	93	173	13	80	92	172
70-74 ans	13	71	63	134	13	71	63	134
75-79 ans	11	54	42	96	11	54	42	96
80 ans et +	7	50	45	95	7	49	45	94
Âge indéterminé	0	0	1	1	0	0	1	1
Total	141	1 418	2 882	4 300	139	1 408	2 859	4 267
Dont								
< 1 an	0	0	0	0	0	0	0	0
1 an	0	0	1	1	0	0	1	1
2 ans	0	1	0	1	0	1	0	1
3 ans	0	0	2	2	0	0	2	2
4 ans	1	3	8	11	1	3	3	6
5 ans	0	5	6	11	0	5	6	11
6 ans	0	7	10	17	0	7	10	17
7 ans	0	11	17	28	0	11	16	27
8 ans	1	19	19	38	1	19	19	38
9 ans	0	9	21	30	0	9	20	29
10 ans	1	22	34	56	1	22	32	54
11 ans	0	34	53	87	0	34	53	87
12 ans	3	28	67	95	3	28	63	91
13 ans	4	32	54	86	4	30	53	83
14 ans	3	32	63	95	2	32	61	93
15 ans	2	33	61	94	2	33	59	92
16 ans	6	28	59	87	5	28	57	85
17 ans	3	28	57	85	3	26	56	82
18 ans	1	31	56	87	1	30	56	86
19 ans	2	17	70	87	2	16	70	86
20 ans	4	15	58	73	4	15	58	73
21 ans	1	18	64	82	1	18	64	82
22 ans	2	12	65	77	2	12	65	77
23 ans	1	14	77	91	1	14	77	91
24 ans	1	12	66	78	1	12	65	77

Source :
ONISR, fichier
des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Cyclos

	Cyclomotoristes				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisés	Légers	Tous
0-4 ans	0	2	2	4	0	0	0	0
5-9 ans	0	4	10	14	0	0	0	0
10-14 ans	10	196	223	419	10	144	128	272
15-19 ans	81	1 801	2 830	4 631	77	1 556	2 341	3 897
20-24 ans	31	571	1 379	1 950	31	511	1 220	1 731
25-29 ans	25	326	757	1 083	22	308	694	1 002
30-34 ans	14	218	456	674	13	203	420	623
35-39 ans	14	141	347	488	14	132	325	457
40-44 ans	9	117	233	350	9	112	225	337
45-49 ans	8	108	181	289	8	104	174	278
50-54 ans	8	88	128	216	8	81	125	206
55-59 ans	7	57	81	138	7	56	81	137
60-64 ans	2	34	39	73	2	34	36	70
65-69 ans	0	15	25	40	0	15	25	40
70-74 ans	8	12	12	24	8	12	12	24
75-79 ans	1	10	6	16	1	10	6	16
80 ans et +	2	8	7	15	2	8	6	14
Âge indét.	0	2	3	5	0	2	3	5
Total	220	3 710	6 719	10 429	212	3 288	5 821	9 109
Dont								
< 1 an	0	1	0	1	0	0	0	0
1 an	0	0	0	0	0	0	0	0
2 ans	0	0	0	0	0	0	0	0
3 ans	0	1	1	2	0	0	0	0
4 ans	0	0	1	1	0	0	0	0
5 ans	0	0	0	0	0	0	0	0
6 ans	0	0	1	1	0	0	0	0
7 ans	0	1	4	5	0	0	0	0
8 ans	0	1	0	1	0	0	0	0
9 ans	0	2	5	7	0	0	0	0
10 ans	0	4	1	5	0	1	0	1
11 ans	0	4	17	21	0	2	4	6
12 ans	0	6	24	30	0	2	3	5
13 ans	0	17	31	48	0	4	13	17
14 ans	10	165	150	315	10	135	108	243
15 ans	11	352	435	787	11	292	341	633
16 ans	27	437	670	1 107	27	374	539	913
17 ans	24	467	682	1 149	21	420	571	991
18 ans	12	340	576	916	11	291	493	784
19 ans	7	205	467	672	7	179	397	576
20 ans	4	162	367	529	4	138	324	462
21 ans	10	108	323	431	10	97	281	378
22 ans	7	111	249	360	7	98	217	315
23 ans	4	97	222	319	4	90	205	295
24 ans	6	93	218	311	6	88	193	281

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

645

Motos

	Motocyclistes				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisés	Légers	Tous
0-4 ans	0	2	5	7	0	0	0	0
5-9 ans	0	6	21	27	0	0	0	0
10-14 ans	1	46	51	97	0	13	3	16
15-19 ans	34	360	394	754	27	281	271	552
20-24 ans	144	1 054	1 331	2 385	130	919	1 114	2 033
25-29 ans	123	944	1 517	2 461	116	874	1 358	2 232
30-34 ans	84	711	1 299	2 010	79	657	1 206	1 863
35-39 ans	94	698	1 183	1 881	88	661	1 111	1 772
40-44 ans	93	725	1 083	1 808	91	681	1 024	1 705
45-49 ans	68	701	951	1 652	66	650	900	1 550
50-54 ans	54	538	702	1 240	51	492	648	1 140
55-59 ans	37	291	398	689	35	274	375	649
60-64 ans	19	131	169	300	17	120	163	283
65-69 ans	7	37	51	88	7	34	48	82
70-74 ans	2	17	20	37	2	16	19	35
75-79 ans	0	13	7	20	0	13	4	17
80 ans et +	0	3	3	6	0	3	3	6
Âge indéterminé	0	2	4	6	0	2	2	4
Total	760	6 279	9 189	15 468	709	5 690	8 249	13 939
Dont								
< 1 an	0	1	1	2	0	0	0	0
1 an	0	0	0	0	0	0	0	0
2 ans	0	0	1	1	0	0	0	0
3 ans	0	0	1	1	0	0	0	0
4 ans	0	1	2	3	0	0	0	0
5 ans	0	0	0	0	0	0	0	0
6 ans	0	0	1	1	0	0	0	0
7 ans	0	0	8	8	0	0	0	0
8 ans	0	2	4	6	0	0	0	0
9 ans	0	4	8	12	0	0	0	0
10 ans	0	6	9	15	0	0	0	0
11 ans	0	4	6	10	0	1	0	1
12 ans	0	9	11	20	0	3	0	3
13 ans	0	12	12	24	0	1	1	2
14 ans	1	15	13	28	0	8	2	10
15 ans	1	38	31	69	1	21	18	39
16 ans	2	54	60	114	2	42	31	73
17 ans	10	88	86	174	7	75	68	143
18 ans	7	72	75	147	7	53	55	108
19 ans	14	108	142	250	10	90	99	189
20 ans	19	137	158	295	18	115	119	234
21 ans	33	221	230	451	29	187	184	371
22 ans	36	229	311	540	33	198	267	465
23 ans	31	220	332	552	27	203	278	481
24 ans	25	247	300	547	23	216	266	482

Source :
ONISR, fichier
des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Véhicules légers

	Tous usagers de voitures de tourisme				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisés	Légers	Tous
0-4 ans	28	166	530	696	0	0	0	0
5-9 ans	22	196	472	668	0	0	0	0
10-14 ans	19	209	536	745	0	2	2	4
15-19 ans	201	1 266	1 924	3 190	105	518	737	1 255
20-24 ans	349	2 033	3 794	5 827	253	1 386	2 568	3 954
25-29 ans	242	1 365	2 880	4 245	181	998	2 171	3 169
30-34 ans	155	981	2 350	3 331	124	749	1 812	2 561
35-39 ans	119	884	1 984	2 868	99	703	1 630	2 333
40-44 ans	126	827	1 798	2 625	109	669	1 471	2 140
45-49 ans	110	766	1 591	2 357	93	605	1 299	1 904
50-54 ans	109	691	1 310	2 001	93	547	1 049	1 596
55-59 ans	97	596	1 091	1 687	84	445	830	1 275
60-64 ans	85	508	860	1 368	67	370	615	985
65-69 ans	86	410	502	912	60	276	368	644
70-74 ans	77	342	385	727	60	226	272	498
75-79 ans	87	405	353	758	69	284	250	534
80 ans et +	149	488	466	954	98	327	310	637
Âge indéterminé	1	3	11	14	0	0	2	2
Total	2 062	12 136	22 837	34 973	1 495	8 105	15 386	23 491
Dont								
< 1 an	5	42	123	165	0	0	0	0
1 an	6	26	108	134	0	0	0	0
2 ans	7	35	100	135	0	0	0	0
3 ans	4	32	110	142	0	0	0	0
4 ans	6	31	89	120	0	0	0	0
5 ans	7	33	94	127	0	0	0	0
6 ans	4	46	95	141	0	0	0	0
7 ans	4	45	101	146	0	0	0	0
8 ans	6	31	87	118	0	0	0	0
9 ans	1	41	95	136	0	0	0	0
10 ans	3	34	114	148	0	0	0	0
11 ans	1	34	116	150	0	0	0	0
12 ans	6	41	113	154	0	0	0	0
13 ans	2	38	90	128	0	1	1	2
14 ans	7	62	103	165	0	1	1	2
15 ans	5	76	145	221	0	4	1	5
16 ans	20	109	188	297	1	9	8	17
17 ans	14	172	239	411	1	17	14	31
18 ans	76	411	574	985	46	188	272	460
19 ans	86	498	778	1 276	57	300	442	742
20 ans	84	493	823	1 316	55	305	534	839
21 ans	83	484	812	1 296	53	322	537	859
22 ans	65	367	749	1 116	56	257	522	779
23 ans	71	347	731	1 078	50	248	502	750
24 ans	46	342	679	1 021	39	254	473	727

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

647

Selon le sexe

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés			Tuées	Blessées		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisées	Légères	Toutes
0-4 ans	19	198	525	723	21	150	406	556
5-9 ans	24	391	714	1 105	13	196	503	699
10-14 ans	32	694	1 100	1 794	19	385	846	1 231
15-19 ans	293	3 060	4 069	7 129	77	1 027	2 281	3 308
20-24 ans	497	3 035	4 631	7 666	90	1 110	3 044	4 154
25-29 ans	377	2 264	3 862	6 126	51	764	2 314	3 078
30-34 ans	230	1 652	3 111	4 763	57	602	1 912	2 514
35-39 ans	234	1 544	2 759	4 303	43	564	1 667	2 231
40-44 ans	232	1 532	2 435	3 967	48	581	1 526	2 107
45-49 ans	192	1 385	2 176	3 561	53	607	1 434	2 041
50-54 ans	184	1 161	1 656	2 817	52	631	1 217	1 848
55-59 ans	159	874	1 236	2 110	42	553	983	1 536
60-64 ans	105	668	852	1 520	60	514	821	1 335
65-69 ans	81	405	533	938	53	396	478	874
70-74 ans	88	381	365	746	58	352	392	744
75-79 ans	116	404	336	740	59	438	415	853
80 ans et +	161	513	430	943	142	641	522	1 163
Âge indéf.	0	6	16	22	1	1	5	6
Total	3 024	20 167	30 806	50 973	939	9 512	20 766	30 278
Dont								
< 1 an	3	25	75	100	2	34	74	108
1 an	1	20	85	105	5	16	68	84
2 ans	5	40	112	152	4	35	76	111
3 ans	6	49	137	186	5	28	106	134
4 ans	4	64	116	180	5	37	82	119
5 ans	4	60	135	195	4	36	92	128
6 ans	4	88	146	234	5	37	97	134
7 ans	4	71	162	233	1	52	100	152
8 ans	6	80	136	216	2	35	89	124
9 ans	6	92	135	227	1	36	125	161
10 ans	1	89	165	254	4	62	137	199
11 ans	1	120	228	348	2	80	178	258
12 ans	6	130	209	339	6	68	183	251
13 ans	6	119	208	327	2	64	161	225
14 ans	18	236	290	526	5	111	187	298
15 ans	19	457	552	1 009	6	159	306	465
16 ans	46	549	737	1 286	14	176	424	600
17 ans	49	653	846	1 499	10	199	402	601
18 ans	81	707	944	1 651	25	239	509	748
19 ans	98	694	990	1 684	22	254	640	894
20 ans	102	638	969	1 607	18	262	623	885
21 ans	118	667	941	1 608	20	264	658	922
22 ans	102	587	929	1 516	19	205	602	807
23 ans	91	556	910	1 466	21	200	610	810
24 ans	84	587	882	1 469	12	179	551	730

Source :
ONISR, fichier
des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS SELON INTEMPÉRIES EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	Accidents			Tués	Blessées		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisées	Légères	Tous
Milieu urbain							
Normal	38 438	869	12 806	919	13 163	32 685	45 848
Pluie légère	4 145	70	1 223	72	1 287	3 724	5 011
Pluie forte	765	21	262	21	269	666	935
Neige ou grêle	41	1	22	1	23	26	49
Brouillard ou fumée	120	11	62	11	59	92	151
Vent fort ou tempête	61	5	30	5	27	45	72
Temps éblouissant	378	26	206	26	190	239	429
Temps couvert	1 220	32	421	32	430	1 041	1 471
Autre	209	8	76	8	75	165	240
Indéterminé	1	1	1	1	0	0	0
Total	45 378	1 044	15 109	1 096	15 523	38 683	54 206
Rase campagne							
Normal	15 602	2 039	10 439	2 236	11 230	10 143	21 373
Pluie légère	1 989	221	1 152	250	1 284	1 533	2 817
Pluie forte	446	50	305	57	343	303	646
Neige ou grêle	67	7	48	8	53	45	98
Brouillard ou fumée	320	72	256	78	275	159	434
Vent fort ou tempête	69	13	61	13	61	37	98
Temps éblouissant	267	42	218	47	230	100	330
Temps couvert	703	124	503	137	536	467	1 003
Autre	182	35	139	41	143	100	243
Indéterminé	1	0	1	0	1	2	3
Total	19 646	2 603	13 122	2 867	14 156	12 889	27 045
Ensemble des réseaux							
Normal	54 040	2 908	23 245	3 155	24 393	42 828	67 221
Pluie légère	6 134	291	2 375	322	2 571	5 257	7 828
Pluie forte	1 211	71	567	78	612	969	1 581
Neige ou grêle	108	8	70	9	76	71	147
Brouillard ou fumée	440	83	318	89	334	251	585
Vent fort ou tempête	130	18	91	18	88	82	170
Temps éblouissant	645	68	424	73	420	339	759
Temps couvert	1 923	156	924	169	966	1 508	2 474
Autre	391	43	215	49	218	265	483
Indéterminé	2	1	2	1	1	2	3
Total	65 024	3 647	28 231	3 963	29 679	51 572	81 251

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

649

	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
Milieu urbain							
Normale	37 322	861	12 583	907	12 917	31 618	44 535
Mouillée	6 055	136	1 891	141	1 976	5 408	7 384
Flaques	29	2	9	2	9	25	34
Inondée	9	1	3	1	2	7	9
Enneigée	9	0	3	0	3	7	10
Boue	16	1	11	1	10	6	16
Verglacée	95	5	38	5	38	67	105
Corps gras	115	0	21	0	22	113	135
Autre	1 626	33	503	34	504	1 360	1 864
Indéterminé	102	5	47	5	42	72	114
Total	45 378	1 044	15 109	1 096	15 523	38 683	54 206
Rase campagne							
Normale	15 150	2 002	10 216	2 200	10 992	9 722	20 714
Mouillée	3 542	480	2 248	528	2 485	2 537	5 022
Flaques	20	0	13	0	13	14	27
Inondée	13	2	6	2	6	12	18
Enneigée	29	6	20	8	22	22	44
Boue	17	2	11	2	9	8	17
Verglacée	180	28	125	28	120	162	282
Corps gras	81	5	52	8	65	53	118
Autre	589	77	409	90	417	350	767
Indéterminé	25	1	22	1	27	9	36
Total	19 646	2 603	13 122	2 867	14 156	12 889	27 045
Ensemble des réseaux							
Normale	52 472	2 863	22 799	3 107	23 909	41 340	65 249
Mouillée	9 597	616	4 139	669	4 461	7 945	12 406
Flaques	49	2	22	2	22	39	61
Inondée	22	3	9	3	8	19	27
Enneigée	38	6	23	8	25	29	54
Boue	33	3	22	3	19	14	33
Verglacée	275	33	163	33	158	229	387
Corps gras	196	5	73	8	87	166	253
Autre	2 215	110	912	124	921	1 710	2 631
Indéterminé	127	6	69	6	69	81	150
Total	65 024	3 647	28 231	3 963	29 679	51 572	81 251

Source :
ONISR, fichier
des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	Véhicules	Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Véhicule en stationnement	2 313	72	676	1 335	2 011
Arbre	1 559	422	1 213	518	1 731
Glissière métallique	1 166	138	567	671	1 238
Glissière en béton	1 264	45	432	1 052	1 484
Autre glissière	133	11	62	85	147
Mur ou pile de pont	1 204	176	780	570	1 350
Support de signalisation ou PAU	204	11	80	140	220
Poteau	1 172	147	658	595	1 253
Mobilier urbain	349	29	130	226	356
Parapet	129	20	91	55	146
Îlot, refuge ou borne	311	15	129	206	335
Bordure de trottoir	653	49	318	382	700
Fossé, talus ou paroi rocheuse	1 784	244	1 407	726	2 133
Autre obstacle sur chaussée	818	38	271	444	715
Autre obstacle sur trottoir	503	35	210	294	504
Total obstacles fixes	13 562	1 452	7 024	7 299	14 323
Sortie de chaussée sans obstacle	651	66	357	334	691
Dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	813	32	308	596	904
Arbre	1 426	406	1 154	458	1 612
Glissière métallique	703	95	399	421	820
Glissière en béton	820	29	325	716	1 041
Autre glissière	91	8	47	61	108
Mur ou pile de pont	970	163	696	448	1 144
Support de signalisation ou PAU	135	10	59	98	157
Poteau	855	135	547	397	944
Mobilier urbain	228	22	100	152	252
Parapet	102	17	81	45	126
Îlot, refuge ou borne	241	11	99	175	274
Bordure de trottoir	482	44	263	285	548
Fossé, talus ou paroi rocheuse	1 602	228	1 333	645	1 978
Autre obstacle sur chaussée	358	17	162	242	404
Autre obstacle sur trottoir	295	35	157	172	329
Total obstacles fixes	9 121	1 252	5 730	4 911	10 641
Sortie de chaussée sans obstacle	578	63	334	298	632

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENT IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE,
Y COMPRIS SUR LES BRETelles ATTACHÉES À CHACUN DES RÉSEAUX EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
Autoroutes							
Bicyclette	2	0	0	0	0	2	2
Cyclomoteur	11	0	3	0	3	9	12
Motocyclette	1 192	42	435	44	429	881	1 310
Voiture de tourisme	3 755	174	1 391	218	1 640	3 682	5 322
Camionnette	633	38	250	42	276	609	885
Poids lourd	770	84	383	108	390	605	995
Transport en commun	23	5	16	5	16	14	30
Tracteur agricole	0	0	0	0	0	0	0
Autre véhicule	46	4	15	4	14	41	55
Routes nationales							
Bicyclette	94	4	44	5	42	56	98
Cyclomoteur	275	11	125	11	130	184	314
Motocyclette	975	65	471	68	454	644	1 098
Voiture de tourisme	3 270	230	1 452	260	1 642	2 978	4 620
Camionnette	377	38	155	44	165	377	542
Poids lourd	478	101	283	114	241	358	599
Transport en commun	67	6	28	6	27	83	110
Tracteur agricole	9	2	9	3	10	5	15
Autre véhicule	72	6	45	6	49	58	107
Routes départementales							
Bicyclette	1 219	107	745	108	675	582	1 257
Cyclomoteur	2 858	140	1 695	147	1 699	1 584	3 283
Motocyclette	5 014	510	3 467	534	3 380	2 295	5 675
Voiture de tourisme	17 133	1 902	11 062	2 092	12 099	11 291	23 390
Camionnette	1 946	254	1 286	275	1 411	1 273	2 684
Poids lourd	1 141	276	849	298	717	553	1 270
Transport en commun	262	19	133	19	138	239	377
Tracteur agricole	153	25	130	27	112	52	164
Autre véhicule	364	48	264	51	264	191	455
Autres voies							
Bicyclette	3 252	32	818	32	797	2 637	3 434
Cyclomoteur	7 162	79	2 151	79	2 204	6 028	8 232
Motocyclette	8 591	154	2 569	156	2 560	7 096	9 656
Voiture de tourisme	26 763	410	7 706	436	8 025	24 253	32 278
Camionnette	2 556	55	714	57	731	2 372	3 103
Poids lourd	766	58	281	58	236	620	856
Transport en commun	747	19	225	19	214	753	967
Tracteur agricole	45	8	36	8	29	15	44
Autre véhicule	733	25	306	26	316	551	867

REMARQUES

Un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est par suite pris en compte plusieurs fois.

Les nombres de victimes indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des victimes quelle que soit la catégorie d'usager à laquelle elles appartiennent.

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS ET VICTIMES PAR DÉPARTEMENT EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Départements	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
01 – Ain	412	41	264	45	289	303	592
02 – Aisne	345	41	222	49	229	206	435
03 – Allier	235	41	196	45	196	69	265
04 – Alpes-de-Haute-Provence	134	26	122	28	125	64	189
05 – Hautes-Alpes	92	13	70	17	70	50	120
06 – Alpes-Maritimes	2 126	58	627	61	633	1 919	2 552
07 – Ardèche	189	33	162	35	145	72	217
08 – Ardennes	146	20	123	20	137	48	185
09 – Ariège	79	13	63	17	67	35	102
10 – Aube	251	28	160	34	151	170	321
11 – Aude	436	45	186	51	199	392	591
12 – Aveyron	162	29	142	30	142	58	200
13 – Bouches-du-Rhône	4 084	122	1 483	137	1 655	3 604	5 259
14 – Calvados	378	33	255	35	264	222	486
15 – Cantal	88	18	82	22	75	22	97
16 – Charente	244	27	188	30	201	94	295
17 – Charente-Maritime	884	56	357	61	361	729	1 090
18 – Cher	380	27	201	28	207	268	475
19 – Corrèze	247	18	129	18	141	167	308
20A – Corse-du-Sud	214	15	102	15	107	165	272
20B – Haute-Corse	300	12	113	12	128	325	453
21 – Côte-d'Or	271	34	230	38	260	108	368
22 – Côtes-d'Armor	480	37	259	39	261	341	602
23 – Creuse	75	8	65	9	63	21	84
24 – Dordogne	273	31	230	33	253	114	367
25 – Doubs	392	37	216	39	218	259	477
26 – Drôme	450	44	221	48	234	381	615
27 – Eure	294	48	241	49	264	111	375
28 – Eure-et-Loir	322	38	205	41	206	194	400
29 – Finistère	676	36	321	40	353	499	852
30 – Gard	794	65	418	71	446	625	1 071
31 – Haute-Garonne	988	57	367	59	380	882	1 262
32 – Gers	194	21	143	22	140	93	233
33 – Gironde	1 733	70	644	86	690	1 513	2 203
34 – Hérault	1 192	83	530	99	581	957	1 538
35 – Ille-et-Vilaine	809	56	365	60	379	635	1 014
36 – Indre	256	13	104	16	108	216	324
37 – Indre-et-Loire	720	44	390	47	423	479	902
38 – Isère	684	67	463	69	500	444	944
39 – Jura	115	29	110	31	116	35	151
40 – Landes	243	35	179	39	168	108	276
41 – Loir-et-Cher	337	36	175	38	169	250	419
42 – Loire	793	32	353	33	377	648	1 025
43 – Haute-Loire	183	16	152	21	174	89	263
44 – Loire-Atlantique	921	73	534	76	550	609	1 159
45 – Loiret	415	54	240	59	227	288	515
46 – Lot	106	21	89	23	74	25	99
47 – Lot-et-Garonne	229	35	188	39	188	106	294
48 – Lozère	71	8	59	9	72	36	108

Départements	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
49 – Maine-et-Loire	940	34	342	37	360	820	1 180
50 – Manche	526	35	260	37	265	409	674
51 – Marne	324	42	230	46	239	194	433
52 – Haute-Marne	160	16	115	17	122	88	210
53 – Mayenne	174	30	156	32	148	41	189
54 – Meurthe-et-Moselle	712	42	279	44	308	598	906
55 – Meuse	133	15	97	17	100	68	168
56 – Morbihan	676	52	328	55	353	539	892
57 – Moselle	531	49	304	53	310	396	706
58 – Nièvre	187	23	101	25	99	112	211
59 – Nord	1 934	78	911	81	948	1 396	2 344
60 – Oise	432	55	305	61	310	269	579
61 – Orne	178	21	153	22	183	89	272
62 – Pas-de-Calais	758	76	526	85	534	410	944
63 – Puy-de-Dôme	777	35	276	37	287	688	975
64 – Pyrénées-Atlantiques	938	30	322	34	317	835	1 152
65 – Hautes-Pyrénées	200	25	110	25	106	161	267
66 – Pyrénées-Orientales	297	28	162	32	197	214	411
67 – Bas-Rhin	899	44	382	46	422	725	1 147
68 – Haut-Rhin	429	26	299	29	299	236	535
69 – Rhône	2 122	61	802	68	848	1 856	2 704
70 – Haute-Saône	139	20	107	23	102	50	152
71 – Saône-et-Loire	340	54	282	57	310	137	447
72 – Sarthe	491	47	267	48	266	344	610
73 – Savoie	209	22	172	25	185	90	275
74 – Haute-Savoie	408	42	329	43	371	182	553
75 – Paris	7 271	49	740	51	716	7 652	8 368
76 – Seine-Maritime	871	51	460	52	492	641	1 133
77 – Seine-et-Marne	869	77	503	88	543	613	1 156
78 – Yvelines	1 178	43	497	45	548	985	1 533
79 – Deux-Sèvres	241	34	177	37	187	110	297
80 – Somme	583	42	239	47	238	482	720
81 – Tarn	141	33	131	36	136	47	183
82 – Tarn-et-Garonne	163	26	137	28	136	49	185
83 – Var	921	69	601	75	653	558	1 211
84 – Vaucluse	309	44	265	45	272	120	392
85 – Vendée	297	47	250	52	267	113	380
86 – Vienne	313	19	184	22	197	247	444
87 – Haute-Vienne	433	19	152	19	159	377	536
88 – Vosges	229	33	189	37	195	93	288
89 – Yonne	248	35	186	38	189	124	313
90 – Territoire de Belfort	212	7	67	7	67	197	264
91 – Essonne	1 381	40	375	43	413	1 412	1 825
92 – Hauts-de-Seine	2 428	20	399	21	405	2 390	2 795
93 – Seine-Saint-Denis	2 933	47	1 415	50	1 535	1 937	3 472
94 – Val-de-Marne	2 571	35	585	35	610	2 417	3 027
95 – Val-d'Oise	1 076	31	324	33	336	1 013	1 349
Total France métropole	65 024	3 647	28 231	3 963	29 679	51 572	81 251

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Départements	Personnes tuées à 30 jours			
	2011	2000	Delta 2011-2000	Delta %
01 – Ain	45	104	- 59	- 56,6
02 – Aisne	49	97	- 48	- 49,6
03 – Allier	45	80	- 35	- 43,9
04 – Alpes-de-Haute-Provence	28	31	- 3	- 9,7
05 – Hautes-Alpes	17	14	3	22,3
06 – Alpes-Maritimes	61	120	- 59	- 49,1
07 – Ardèche	35	46	- 11	- 23,9
08 – Ardennes	20	42	- 22	- 52
09 – Ariège	17	17	0	- 0,6
10 – Aube	34	58	- 24	- 41,1
11 – Aude	51	65	- 14	- 21,8
12 – Aveyron	30	51	- 21	- 41,5
13 – Bouches-du-Rhône	137	237	- 100	- 42,3
14 – Calvados	35	89	- 54	- 60,6
15 – Cantal	22	19	3	14,3
16 – Charente	30	69	- 39	- 56,8
17 – Charente-Maritime	61	96	- 35	- 36,6
18 – Cher	28	77	- 49	- 63,6
19 – Corrèze	18	46	- 28	- 60,8
20A – Corse-du-Sud	15	24	- 9	- 36,2
20B – Haute-Corse	12	37	- 25	- 67,9
21 – Côte-d'Or	38	111	- 73	- 65,8
22 – Côtes-d'Armor	39	75	- 36	- 47,9
23 – Creuse	9	30	- 21	- 69,9
24 – Dordogne	33	79	- 46	- 58,3
25 – Doubs	39	67	- 28	- 42,1
26 – Drôme	48	89	- 41	- 45,9
27 – Eure	49	104	- 55	- 52,7
28 – Eure-et-Loir	41	126	- 85	- 67,5
29 – Finistère	40	102	- 62	- 60,6
30 – Gard	71	140	- 69	- 49,3
31 – Haute-Garonne	59	142	- 83	- 58,5
32 – Gers	22	50	- 28	- 56,2
33 – Gironde	86	202	- 116	- 57,4
34 – Hérault	99	161	- 62	- 38,7
35 – Ille-et-Vilaine	60	98	- 38	- 39
36 – Indre	16	43	- 27	- 62,6
37 – Indre-et-Loire	47	83	- 36	- 43,6
38 – Isère	69	137	- 68	- 49,6
39 – Jura	31	53	- 22	- 42
40 – Landes	39	81	- 42	- 52
41 – Loir-et-Cher	38	77	- 39	- 50,6
42 – Loire	33	71	- 38	- 53,2
43 – Haute-Loire	21	24	- 3	- 10,7
44 – Loire-Atlantique	76	167	- 91	- 54,4
45 – Loiret	59	129	- 70	- 54,4
46 – Lot	23	42	- 19	- 44,8
47 – Lot-et-Garonne	39	62	- 23	- 37,1
48 – Lozère	9	17	- 8	- 47,4
49 – Maine-et-Loire	37	100	- 63	- 63,2
50 – Manche	37	73	- 36	- 49,1

Départements	Personnes tuées à 30 jours			
	2011	2000	Delta 2011-2000	Delta %
51 – Marne	46	96	- 50	- 52,2
52 – Haute-Marne	17	46	- 29	- 63
53 – Mayenne	32	46	- 14	- 30,4
54 – Meurthe-et-Moselle	44	92	- 48	- 52,1
55 – Meuse	17	50	- 33	- 66,2
56 – Morbihan	55	86	- 31	- 35,7
57 – Moselle	53	148	- 95	- 64,1
58 – Nièvre	25	47	- 22	- 46,8
59 – Nord	81	192	- 111	- 57,9
60 – Oise	61	164	- 103	- 62,7
61 – Orne	22	58	- 36	- 61,9
62 – Pas-de-Calais	85	187	- 102	- 54,6
63 – Puy-de-Dôme	37	74	- 37	- 49,8
64 – Pyrénées-Atlantiques	34	64	- 30	- 47
65 – Hautes-Pyrénées	25	33	- 8	- 24,6
66 – Pyrénées-Orientales	32	62	- 30	- 48,4
67 – Bas-Rhin	46	108	- 62	- 57,4
68 – Haut-Rhin	29	76	- 47	- 61,8
69 – Rhône	68	130	- 62	- 47,9
70 – Haute-Saône	23	56	- 33	- 58,6
71 – Saône-et-Loire	57	99	- 42	- 42,7
72 – Sarthe	48	99	- 51	- 51,7
73 – Savoie	25	51	- 26	- 51,3
74 – Haute-Savoie	43	118	- 75	- 63,4
75 – Paris	51	72	- 21	- 28,8
76 – Seine-Maritime	52	105	- 53	- 50,4
77 – Seine-et-Marne	88	233	- 145	- 62,2
78 – Yvelines	45	119	- 74	- 62,1
79 – Deux-Sèvres	37	72	- 35	- 48,3
80 – Somme	47	86	- 39	- 45
81 – Tarn	36	73	- 37	- 50,5
82 – Tarn-et-Garonne	28	52	- 24	- 46,5
83 – Var	75	151	- 76	- 50,2
84 – Vaucluse	45	112	- 67	- 59,9
85 – Vendée	52	127	- 75	- 59,1
86 – Vienne	22	68	- 46	- 67,8
87 – Haute-Vienne	19	59	- 40	- 67,7
88 – Vosges	37	78	- 41	- 52,6
89 – Yonne	38	76	- 38	- 49,9
90 – Territoire de Belfort	7	15	- 8	- 53,2
91 – Essonne	43	105	- 62	- 59
92 – Hauts-de-Seine	21	45	- 24	- 53,2
93 – Seine-Saint-Denis	50	53	- 3	- 6,5
94 – Val-de-Marne	35	61	- 26	- 42,6
95 – Val-d'Oise	33	73	- 40	- 54,6
Métropole	3 963	8 170	- 4 207	- 51,5
971 – Guadeloupe	53	124	- 71	- 57,3
972 – Martinique	29	59	- 30	- 50,7
973 – Guyane	24	34	- 10	- 29,8
974 – La Réunion	42	105	- 63	- 59,9
Ensemble des DOM	148	322	- 174	- 54
France entière	4 111	8 492	- 4 381	- 51,6

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Total
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VL	Autres	
01 – Ain	2	4	0	5	29	5	45
02 – Aisne	4	2	2	2	37	2	49
03 – Allier	4	0	4	4	27	6	45
04 – Alpes-de-Haute-Provence	2	0	0	6	19	1	28
05 – Hautes-Alpes	1	0	0	5	9	2	17
06 – Alpes-Maritimes	18	4	3	21	12	3	61
07 – Ardèche	6	2	3	11	10	3	35
08 – Ardennes	1	0	0	5	10	4	20
09 – Ariège	3	1	0	3	8	2	17
10 – Aube	0	0	2	2	28	2	34
11 – Aude	3	0	0	8	36	4	51
12 – Aveyron	7	0	2	3	15	3	30
13 – Bouches-du-Rhône	21	2	12	34	56	12	137
14 – Calvados	3	0	1	8	23	0	35
15 – Cantal	3	1	0	3	15	0	22
16 – Charente	1	1	1	4	21	2	30
17 – Charente-Maritime	4	0	2	13	39	3	61
18 – Cher	3	1	0	4	18	2	28
19 – Corrèze	3	1	1	1	10	2	18
20A – Corse-du-Sud	3	0	2	3	7	0	15
20B – Haute-Corse	2	1	0	4	5	0	12
21 – Côte-d'Or	3	2	0	7	24	2	38
22 – Côtes-d'Armor	4	6	3	1	23	2	39
23 – Creuse	1	0	0	1	5	2	9
24 – Dordogne	2	0	0	5	25	1	33
25 – Doubs	2	2	0	8	25	2	39
26 – Drôme	6	3	4	8	25	2	48
27 – Eure	2	3	3	8	27	6	49
28 – Eure-et-Loir	2	3	3	5	23	5	41
29 – Finistère	8	0	3	5	21	3	40
30 – Gard	7	1	6	10	40	7	71
31 – Haute-Garonne	6	3	4	16	27	3	59
32 – Gers	2	1	2	4	11	2	22
33 – Gironde	6	2	4	17	47	10	86
34 – Hérault	13	1	7	17	52	9	99
35 – Ille-et-Vilaine	10	4	2	7	34	3	60
36 – Indre	1	0	0	5	9	1	16
37 – Indre-et-Loire	7	3	1	12	21	3	47
38 – Isère	7	5	6	16	34	1	69
39 – Jura	5	1	2	5	16	2	31
40 – Landes	1	1	1	7	22	7	39
41 – Loir-et-Cher	0	0	4	8	21	5	38
42 – Loire	3	1	4	10	14	1	33
43 – Haute-Loire	1	0	1	0	17	2	21
44 – Loire-Atlantique	9	4	5	16	37	5	76
45 – Loiret	5	2	0	14	35	3	59
46 – Lot	4	1	2	2	12	2	23
47 – Lot-et-Garonne	2	2	1	5	26	3	39
48 – Lozère	3	0	0	0	6	0	9
49 – Maine-et-Loire	10	2	1	6	16	2	37
50 – Manche	7	1	4	8	13	4	37

Départements	Personnes tuées à 30 jours						
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VL	Autres	Total
51 – Marne	5	5	1	10	24	1	46
52 – Haute-Marne	1	0	0	5	11	0	17
53 – Mayenne	5	2	2	4	18	1	32
54 – Meurthe-et-Moselle	2	2	2	7	29	2	44
55 – Meuse	1	2	2	3	7	2	17
56 – Morbihan	12	3	4	5	31	0	55
57 – Moselle	11	4	0	6	29	3	53
58 – Nièvre	5	0	1	3	15	1	25
59 – Nord	11	5	6	23	35	1	81
60 – Oise	9	0	5	9	33	5	61
61 – Orne	2	0	0	2	16	2	22
62 – Pas-de-Calais	15	3	5	12	45	5	85
63 – Puy-de-Dôme	6	0	3	10	17	1	37
64 – Pyrénées-Atlantiques	2	1	1	7	20	3	34
65 – Hautes-Pyrénées	4	2	2	4	12	1	25
66 – Pyrénées-Orientales	3	0	1	9	17	2	32
67 – Bas-Rhin	7	1	3	8	24	3	46
68 – Haut-Rhin	3	4	0	4	17	1	29
69 – Rhône	17	2	5	18	24	2	68
70 – Haute-Saône	0	0	1	3	16	3	23
71 – Saône-et-Loire	3	1	5	10	28	10	57
72 – Sarthe	3	0	0	12	28	5	48
73 – Savoie	2	0	1	4	15	3	25
74 – Haute-Savoie	3	3	3	11	22	1	43
75 – Paris	27	0	4	12	8	0	51
76 – Seine-Maritime	10	2	8	7	19	6	52
77 – Seine-et-Marne	11	8	3	11	48	7	88
78 – Yvelines	8	0	0	20	16	1	45
79 – Deux-Sèvres	3	2	1	9	21	1	37
80 – Somme	3	0	6	7	29	2	47
81 – Tarn	6	3	1	2	21	3	36
82 – Tarn-et-Garonne	0	0	3	3	19	3	28
83 – Var	12	1	5	31	24	2	75
84 – Vaucluse	9	5	2	6	20	3	45
85 – Vendée	9	2	4	8	28	1	52
86 – Vienne	0	1	0	3	17	1	22
87 – Haute-Vienne	4	1	0	3	8	3	19
88 – Vosges	4	0	3	7	22	1	37
89 – Yonne	4	0	2	2	25	5	38
90 – Territoire de Belfort	0	0	0	2	4	1	7
91 – Essonne	5	1	2	12	21	2	43
92 – Hauts-de-Seine	8	0	2	7	2	2	21
93 – Seine-Saint-Denis	14	1	4	21	9	1	50
94 – Val-de-Marne	10	0	7	9	9	0	35
95 – Val-d'Oise	7	0	2	7	17	0	33
Métropole	519	141	220	760	2 062	261	3 963
971 – Guadeloupe	9	4	10	14	16	0	53
972 – Martinique	4	2	4	9	4	1	24
973 – Guyane	11	0	11	1	6	0	29
974 – La Réunion	10	2	9	9	11	1	42
Ensemble des DOM	34	8	34	33	37	2	148
France entière	553	149	254	793	2 099	263	4 111

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PAR CLASSES D'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Total
	< 18 ans	18-24 ans	25-64 ans	65-74 ans	75 et +	Indéterminés	
01 – Ain	0	17	20	2	6	0	45
02 – Aisne	4	12	29	2	2	0	49
03 – Allier	2	9	20	4	10	0	45
04 – Alpes-de-Haute-Provence	4	3	12	1	8	0	28
05 – Hautes-Alpes	0	2	9	5	1	0	17
06 – Alpes-Maritimes	4	8	28	8	12	1	61
07 – Ardèche	0	8	18	3	6	0	35
08 – Ardennes	1	2	12	2	3	0	20
09 – Ariège	1	0	14	0	2	0	17
10 – Aube	3	4	21	3	2	1	34
11 – Aude	2	10	30	4	5	0	51
12 – Aveyron	1	1	17	2	7	2	30
13 – Bouches-du-Rhône	9	23	86	6	13	0	137
14 – Calvados	3	7	18	3	4	0	35
15 – Cantal	2	5	7	1	7	0	22
16 – Charente	0	8	12	4	6	0	30
17 – Charente-Maritime	3	17	28	3	6	4	61
18 – Cher	1	9	12	4	2	0	28
19 – Corrèze	0	4	9	1	4	0	18
20A – Corse-du-Sud	1	4	8	0	2	0	15
20B – Haute-Corse	0	4	7	1	0	0	12
21 – Côte-d'Or	4	10	19	1	3	1	38
22 – Côtes-d'Armor	0	10	16	4	9	0	39
23 – Creuse	1	0	8	0	0	0	9
24 – Dordogne	0	10	14	4	5	0	33
25 – Doubs	2	9	21	2	5	0	39
26 – Drôme	6	9	22	4	6	1	48
27 – Eure	4	12	23	5	5	0	49
28 – Eure-et-Loir	5	8	23	2	3	0	41
29 – Finistère	3	4	23	1	9	0	40
30 – Gard	1	14	46	4	6	0	71
31 – Haute-Garonne	2	15	33	4	4	1	59
32 – Gers	1	3	11	5	2	0	22
33 – Gironde	5	14	54	9	4	0	86
34 – Hérault	5	25	56	5	7	1	99
35 – Ille-et-Vilaine	4	12	32	4	8	0	60
36 – Indre	1	7	6	1	1	0	16
37 – Indre-et-Loire	7	6	23	3	8	0	47
38 – Isère	6	14	38	4	7	0	69
39 – Jura	1	8	16	3	3	0	31
40 – Landes	2	9	22	2	4	0	39
41 – Loir-et-Cher	3	7	23	1	3	1	38
42 – Loire	6	7	15	1	2	2	33
43 – Haute-Loire	1	8	6	1	5	0	21
44 – Loire-Atlantique	4	19	40	3	9	1	76
45 – Loiret	2	13	33	4	6	1	59
46 – Lot	2	5	10	1	5	0	23
47 – Lot-et-Garonne	2	9	17	5	6	0	39
48 – Lozère	0	2	4	2	1	0	9
49 – Maine-et-Loire	1	11	15	3	7	0	37
50 – Manche	1	4	21	3	8	0	37

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Total
	< 18 ans	18-24 ans	25-64 ans	65-74 ans	75 et +	Indéterminés	
51 - Marne	1	8	28	0	8	1	46
52 - Haute-Marne	0	3	12	0	2	0	17
53 - Mayenne	3	9	11	2	7	0	32
54 - Meurthe-et-Moselle	1	10	24	5	4	0	44
55 - Meuse	1	3	7	3	2	1	17
56 - Morbihan	4	14	29	5	3	0	55
57 - Moselle	2	8	30	2	10	1	53
58 - Nièvre	1	6	11	2	4	1	25
59 - Nord	4	16	49	4	8	0	81
60 - Oise	3	11	40	1	6	0	61
61 - Orne	2	4	10	2	4	0	22
62 - Pas-de-Calais	9	17	39	9	11	0	85
63 - Puy-de-Dôme	1	7	19	2	6	2	37
64 - Pyrénées-Atlantiques	1	6	21	2	4	0	34
65 - Hautes-Pyrénées	2	3	13	2	5	0	25
66 - Pyrénées-Orientales	0	7	21	2	2	0	32
67 - Bas-Rhin	2	9	25	4	6	0	46
68 - Haut-Rhin	4	9	13	2	1	0	29
69 - Rhône	10	14	27	5	12	0	68
70 - Haute-Saône	0	6	13	1	3	0	23
71 - Saône-et-Loire	7	15	28	4	3	0	57
72 - Sarthe	3	5	32	3	5	0	48
73 - Savoie	1	4	13	4	3	0	25
74 - Haute-Savoie	3	9	28	2	1	0	43
75 - Paris	3	6	29	4	9	0	51
76 - Seine-Maritime	6	8	30	3	5	0	52
77 - Seine-et-Marne	9	13	51	3	12	0	88
78 - Yvelines	2	10	25	3	5	0	45
79 - Deux-Sèvres	1	8	20	6	2	0	37
80 - Somme	1	12	27	4	2	1	47
81 - Tarn	1	7	15	2	11	0	36
82 - Tarn-et-Garonne	1	5	17	3	2	0	28
83 - Var	2	15	44	6	8	0	75
84 - Vaucluse	7	6	25	4	3	0	45
85 - Vendée	8	13	21	2	7	1	52
86 - Vienne	0	5	11	1	5	0	22
87 - Haute-Vienne	0	2	16	1	0	0	19
88 - Vosges	2	11	14	7	3	0	37
89 - Yonne	1	3	24	6	4	0	38
90 - Territoire de Belfort	1	0	4	1	1	0	7
91 - Essonne	1	17	20	2	3	0	43
92 - Hauts-de-Seine	0	4	9	1	7	0	21
93 - Seine-Saint-Denis	4	11	28	1	5	1	50
94 - Val-de-Marne	3	6	22	2	2	0	35
95 - Val-d'Oise	6	7	17	0	3	0	33
Métropole	247	813	2 119	280	478	26	3 963
971 - Guadeloupe	4	8	35	4	1	1	53
972 - Martinique	1	9	12	1	1	0	24
973 - Guyane	4	5	16	3	0	1	29
974 - La Réunion	3	15	20	3	0	1	42
Ensemble des DOM	12	37	83	11	2	3	148
France entière	259	850	2 202	291		29	4 111

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ POUR UN MILLION D'HABITANTS

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Population au 01/01/2009	Moyenne de tués par an pour un million d'habitants
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	49	49	51	54	45	248	588 853	84
02 – Aisne	69	51	49	41	49	259	539 870	96
03 – Allier	38	24	36	42	45	185	343 046	108
04 – Alpes-de-Haute-Provence	25	14	19	19	28	105	159 450	132
05 – Hautes-Alpes	11	14	11	15	17	68	135 836	100
06 – Alpes-Maritimes	89	65	75	60	61	350	1 079 100	65
07 – Ardèche	41	15	32	25	35	148	313 578	94
08 – Ardennes	17	21	28	15	20	101	283 296	71
09 – Ariège	21	13	9	19	17	79	151 117	105
10 – Aube	34	17	29	16	34	130	303 298	86
11 – Aude	58	58	52	36	51	255	353 980	144
12 – Aveyron	20	27	31	19	30	127	277 048	92
13 – Bouches-du-Rhône	142	156	139	150	137	724	1 967 299	74
14 – Calvados	42	41	51	37	35	206	680 908	61
15 – Cantal	11	6	9	8	22	56	148 380	75
16 – Charente	37	45	25	39	30	176	351 563	100
17 – Charente-Maritime	64	71	64	73	61	333	616 607	108
18 – Cher	29	29	39	29	28	154	311 022	99
19 – Corrèze	19	26	24	23	18	110	243 352	90
20A – Corse-du-Sud	18	11	19	6	15	69	141 330	98
20B – Haute-Corse	23	24	27	30	12	116	164 344	141
21 – Côte-d'Or	39	41	50	34	38	202	524 144	77
22 – Côtes-d'Armor	43	56	41	39	39	218	587 519	74
23 – Creuse	9	8	10	10	9	46	123 584	74
24 – Dordogne	61	39	41	37	33	211	412 082	102
25 – Doubs	38	52	39	44	39	212	525 276	81
26 – Drôme	46	61	57	43	48	255	482 984	106
27 – Eure	54	68	52	47	49	270	582 822	93
28 – Eure-et-Loir	57	40	53	45	41	236	425 502	111
29 – Finistère	65	56	53	41	40	255	893 914	57
30 – Gard	73	69	90	75	71	378	701 883	108
31 – Haute-Garonne	79	74	69	66	59	347	1 230 820	56
32 – Gers	30	29	31	26	22	138	187 181	147
33 – Gironde	71	100	91	76	86	424	1 434 661	59
34 – Hérault	107	138	102	104	99	550	1 031 974	107
35 – Ille-et-Vilaine	73	70	56	55	60	314	977 449	64
36 – Indre	34	20	13	23	16	106	232 268	91
37 – Indre-et-Loire	49	46	42	44	47	228	588 420	77
38 – Isère	108	76	85	78	69	416	1 197 038	70
39 – Jura	27	21	32	33	31	144	261 277	110
40 – Landes	47	36	54	40	39	216	379 341	114
41 – Loir-et-Cher	40	58	40	33	38	209	327 868	127
42 – Loire	38	42	38	36	33	187	746 115	50
43 – Haute-Loire	30	14	29	18	21	112	223 122	100
44 – Loire-Atlantique	88	86	86	78	76	414	1 266 358	65
45 – Loiret	79	54	69	56	59	317	653 510	97
46 – Lot	30	17	20	19	23	109	173 562	126
47 – Lot-et-Garonne	43	35	36	34	39	187	329 697	113
48 – Lozère	9	5	6	11	9	40	77 163	104
49 – Maine-et-Loire	60	42	55	52	37	246	780 082	63

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Population au 01/01/2009	Moyenne de tués par an pour un million d'habitants
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	49	49	35	46	37	216	497 762	87
51 – Marne	50	33	55	45	46	229	566 145	81
52 – Haute-Marne	19	26	19	17	17	98	185 214	106
53 – Mayenne	20	28	28	26	32	134	305 147	88
54 – Meurthe-et-Moselle	37	47	33	33	44	194	731 019	53
55 – Meuse	17	20	22	17	17	93	194 003	96
56 – Morbihan	49	52	48	48	55	252	716 182	70
57 – Moselle	72	56	55	56	53	292	1 044 898	56
58 – Nièvre	21	26	16	21	25	109	220 199	99
59 – Nord	103	99	109	85	81	477	2 571 940	37
60 – Oise	64	82	76	53	61	336	801 512	84
61 – Orne	30	31	37	25	22	145	292 210	99
62 – Pas-de-Calais	91	103	78	65	85	422	1 461 257	58
63 – Puy-de-Dôme	63	31	47	43	37	221	629 416	70
64 – Pyrénées-Atlantiques	53	37	37	36	34	197	650 356	61
65 – Hautes-Pyrénées	15	18	22	12	25	92	229 670	80
66 – Pyrénées-Orientales	26	35	24	25	32	142	445 890	64
67 – Bas-Rhin	66	53	44	46	46	255	1 094 439	47
68 – Haut-Rhin	43	44	51	37	29	204	748 614	55
69 – Rhône	69	53	77	75	68	342	1 708 671	40
70 – Haute-Saône	33	32	23	32	23	143	239 194	120
71 – Saône-et-Loire	63	54	60	51	57	285	554 720	103
72 – Sarthe	40	34	42	35	48	199	561 050	71
73 – Savoie	39	23	22	31	25	140	411 007	68
74 – Haute-Savoie	63	54	66	39	43	265	725 794	73
75 – Paris	37	51	45	43	51	227	2 234 105	20
76 – Seine-Maritime	81	58	65	67	52	323	1 250 120	52
77 – Seine-et-Marne	87	104	86	82	88	447	1 313 414	68
78 – Yvelines	67	40	49	64	45	265	1 407 560	38
79 – Deux-Sèvres	46	22	33	37	37	175	366 339	96
80 – Somme	72	48	52	51	47	270	569 775	95
81 – Tarn	40	51	39	49	36	215	374 018	115
82 – Tarn-et-Garonne	37	24	32	34	28	155	239 291	130
83 – Var	96	95	94	90	75	450	1 007 303	89
84 – Vaucluse	76	44	49	52	45	266	540 065	99
85 – Vendée	73	51	62	70	52	308	626 411	98
86 – Vienne	43	34	22	36	22	157	426 066	74
87 – Haute-Vienne	29	36	29	19	19	132	374 849	70
88 – Vosges	43	38	35	40	37	193	380 192	102
89 – Yonne	43	48	42	32	38	203	343 377	118
90 – Territoire de Belfort	8	5	7	7	7	34	142 461	48
91 – Essonne	38	45	27	40	43	193	1 208 004	32
92 – Hauts-de-Seine	30	34	18	28	21	131	1 561 745	17
93 – Seine-Saint-Denis	35	30	43	39	50	197	1 515 983	26
94 – Val-de-Marne	25	30	28	27	35	145	1 318 537	22
95 – Val-d'Oise	35	37	31	33	33	169	1 168 892	29
Métropole	4 620	4 275	4 273	3 992	3 963	21 123	62 465 709	68
971 – Guadeloupe	73	56	65	65	53	312	401 554	155
972 – Martinique	46	35	29	37	24	171	396 404	86
973 – Guyane	27	26	28	36	29	146	224 469	130
974 – La Réunion	72	51	48	42	42	255	816 364	62
Ensemble des DOM	218	168	170	180	148	884	1 838 791	96

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC UNE MOTOCYCLETTE

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents avec motocyclette
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	5	10	9	6	5	35	248	14,1
02 – Aisne	7	3	5	7	2	24	259	9,3
03 – Allier	7	3	5	5	4	24	185	13
04 – Alpes-de-Haute-Provence	7	1	10	3	6	27	105	25,7
05 – Hautes-Alpes	2	2	0	5	5	14	68	20,6
06 – Alpes-Maritimes	34	21	34	26	25	140	350	40
07 – Ardèche	12	4	10	5	12	43	148	29,1
08 – Ardennes	4	3	5	2	5	19	101	18,8
09 – Ariège	3	3	2	4	4	16	79	20,3
10 – Aube	4	4	2	3	2	15	130	11,5
11 – Aude	6	3	6	7	8	30	255	11,8
12 – Aveyron	4	5	4	0	3	16	127	12,6
13 – Bouches-du-Rhône	48	51	48	36	37	220	724	30,4
14 – Calvados	7	8	8	5	8	36	206	17,5
15 – Cantal	0	2	0	3	4	9	56	16,1
16 – Charente	7	8	1	6	4	26	176	14,8
17 – Charente-Maritime	12	15	16	18	15	76	333	22,8
18 – Cher	4	4	2	5	4	19	154	12,3
19 – Corrèze	2	6	4	1	1	14	110	12,7
20A – Corse-du-Sud	5	4	9	2	5	25	69	36,2
20B – Haute-Corse	5	8	6	4	4	27	116	23,3
21 – Côte-d'Or	3	5	10	5	8	31	202	15,3
22 – Côtes-d'Armor	6	8	5	7	1	27	218	12,4
23 – Creuse	1	3	0	0	1	5	46	10,9
24 – Dordogne	12	5	3	2	5	27	211	12,8
25 – Doubs	8	16	7	5	8	44	212	20,8
26 – Drôme	6	7	13	6	9	41	255	16,1
27 – Eure	4	11	11	10	9	45	270	16,7
28 – Eure-et-Loir	9	9	6	8	5	37	236	15,7
29 – Finistère	8	7	8	9	6	38	255	14,9
30 – Gard	19	10	16	12	10	67	378	17,7
31 – Haute-Garonne	12	13	19	8	16	68	347	19,6
32 – Gers	1	2	2	0	4	9	138	6,5
33 – Gironde	18	28	26	13	18	103	424	24,3
34 – Hérault	23	27	28	25	17	120	550	21,8
35 – Ille-et-Vilaine	14	10	6	14	7	51	314	16,2
36 – Indre	4	3	5	3	5	20	106	18,9
37 – Indre-et-Loire	8	8	13	6	13	48	228	21,1
38 – Isère	12	15	12	7	18	64	416	15,4
39 – Jura	5	4	4	1	5	19	144	13,2
40 – Landes	6	4	6	3	7	26	216	12
41 – Loir-et-Cher	4	8	6	4	8	30	209	14,4
42 – Loire	5	10	9	6	10	40	187	21,4
43 – Haute-Loire	2	2	3	0	0	7	112	6,3
44 – Loire-Atlantique	17	24	18	11	16	86	414	20,8
45 – Loiret	14	9	12	12	15	62	317	19,6
46 – Lot	3	1	2	1	2	9	109	8,3
47 – Lot-et-Garonne	6	2	4	5	5	22	187	11,8
48 – Lozère	0	3	0	2	0	5	40	12,5
49 – Maine-et-Loire	10	4	15	5	6	40	246	16,3

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents avec motocyclette
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	9	11	7	6	8	41	216	19
51 – Marne	11	5	5	9	10	40	229	17,5
52 – Haute-Marne	1	2	1	0	5	9	98	9,2
53 – Mayenne	0	5	6	7	4	22	134	16,4
54 – Meurthe-et-Moselle	5	10	12	7	7	41	194	21,1
55 – Meuse	4	3	1	3	3	14	93	15,1
56 – Morbihan	9	8	8	10	5	40	252	15,9
57 – Moselle	12	11	12	7	6	48	292	16,4
58 – Nièvre	1	3	2	0	3	9	109	8,3
59 – Nord	18	19	33	15	23	108	477	22,6
60 – Oise	13	12	13	12	9	59	336	17,6
61 – Orne	5	6	4	7	2	24	145	16,6
62 – Pas-de-Calais	17	18	17	15	13	80	422	19
63 – Puy-de-Dôme	12	4	2	13	10	41	221	18,6
64 – Pyrénées-Atlantiques	10	7	10	7	7	41	197	20,8
65 – Hautes-Pyrénées	2	1	6	2	4	15	92	16,3
66 – Pyrénées-Orientales	3	11	6	3	9	32	142	22,5
67 – Bas-Rhin	8	6	11	7	8	40	255	15,7
68 – Haut-Rhin	8	9	13	6	4	40	204	19,6
69 – Rhône	20	17	25	20	18	100	342	29,2
70 – Haute-Saône	1	0	1	1	3	6	143	4,2
71 – Saône-et-Loire	6	4	12	4	10	36	285	12,6
72 – Sarthe	7	12	9	7	12	47	199	23,6
73 – Savoie	7	1	6	5	4	23	140	16,4
74 – Haute-Savoie	10	9	19	13	12	63	265	23,8
75 – Paris	15	17	16	19	17	84	227	37
76 – Seine-Maritime	23	13	16	8	7	67	323	20,7
77 – Seine-et-Marne	23	26	24	19	12	104	447	23,3
78 – Yvelines	21	15	16	20	21	93	265	35,1
79 – Deux-Sèvres	4	3	4	6	9	26	175	14,9
80 – Somme	9	4	10	5	8	36	270	13,3
81 – Tarn	5	8	2	5	3	23	215	10,7
82 – Tarn-et-Garonne	8	2	3	4	3	20	155	12,9
83 – Var	37	32	41	33	33	176	450	39,1
84 – Vaucluse	15	10	15	11	6	57	266	21,4
85 – Vendée	10	9	11	8	9	47	308	15,3
86 – Vienne	9	2	4	4	3	22	157	14
87 – Haute-Vienne	3	10	7	3	3	26	132	19,7
88 – Vosges	7	6	8	8	8	37	193	19,2
89 – Yonne	6	11	3	4	2	26	203	12,8
90 – Territoire de Belfort	1	0	1	1	2	5	34	14,7
91 – Essonne	7	15	7	11	13	53	193	27,5
92 – Hauts-de-Seine	17	19	8	10	8	62	131	47,3
93 – Seine-Saint-Denis	15	12	14	16	22	79	197	40,1
94 – Val-de-Marne	17	11	15	16	9	68	145	46,9
95 – Val-d'Oise	9	14	13	10	8	54	169	32
Métropole	885	859	934	750	802	4 230	21 123	20
971 – Guadeloupe	13	17	10	17	15	72	312	23,1
972 – Martinique	17	18	8	15	9	67	171	39,2
973 – Guyane	3	5	6	3	2	19	146	13
974 – La Réunion	22	13	5	14	10	64	255	25,1
Ensemble des DOM	55	53	29	49	36	222	884	25,1

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS DE VÉHICULE SEUL SANS PIÉTONS

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents véhicule seul
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	17	16	22	15	19	89	248	35,9
02 – Aisne	22	24	14	13	15	88	259	34
03 – Allier	8	8	11	11	14	52	185	28,1
04 – Alpes-de-Haute-Provence	9	13	6	8	18	54	105	51,4
05 – Hautes-Alpes	4	6	4	11	5	30	68	44,1
06 – Alpes-Maritimes	36	17	29	17	28	127	350	36,3
07 – Ardèche	18	5	17	12	17	69	148	46,6
08 – Ardennes	6	6	12	5	7	36	101	35,6
09 – Ariège	12	4	6	6	8	36	79	45,6
10 – Aube	16	12	16	6	18	68	130	52,3
11 – Aude	19	23	19	10	23	94	255	36,9
12 – Aveyron	11	13	12	11	5	52	127	40,9
13 – Bouches-du-Rhône	65	56	38	51	44	254	724	35,1
14 – Calvados	10	17	22	22	11	82	206	39,8
15 – Cantal	7	1	3	1	9	21	56	37,5
16 – Charente	16	19	10	16	6	67	176	38,1
17 – Charente-Maritime	19	27	21	29	24	120	333	36
18 – Cher	10	7	13	14	10	54	154	35,1
19 – Corrèze	10	11	11	9	6	47	110	42,7
20A – Corse-du-Sud	11	1	8	4	5	29	69	42
20B – Haute-Corse	13	6	15	11	4	49	116	42,2
21 – Côte-d'Or	17	11	17	15	16	76	202	37,6
22 – Côtes-d'Armor	9	23	13	15	17	77	218	35,3
23 – Creuse	7	5	3	4	4	23	46	50
24 – Dordogne	29	19	18	18	14	98	211	46,4
25 – Doubs	13	18	15	13	18	77	212	36,3
26 – Drôme	18	25	26	16	19	104	255	40,8
27 – Eure	22	20	22	16	15	95	270	35,2
28 – Eure-et-Loir	11	14	22	22	17	86	236	36,4
29 – Finistère	25	23	23	17	14	102	255	40
30 – Gard	26	27	37	40	37	167	378	44,2
31 – Haute-Garonne	40	42	32	27	31	172	347	49,6
32 – Gers	12	12	12	14	14	64	138	46,4
33 – Gironde	29	33	30	26	34	152	424	35,8
34 – Hérault	39	48	35	40	31	193	550	35,1
35 – Ille-et-Vilaine	22	29	23	21	19	114	314	36,3
36 – Indre	15	8	8	7	7	45	106	42,5
37 – Indre-et-Loire	20	22	18	12	15	87	228	38,2
38 – Isère	54	26	35	27	26	168	416	40,4
39 – Jura	15	8	14	16	11	64	144	44,4
40 – Landes	24	17	30	15	16	102	216	47,2
41 – Loir-et-Cher	17	29	18	14	11	89	209	42,6
42 – Loire	13	17	21	11	9	71	187	38
43 – Haute-Loire	12	5	9	8	11	45	112	40,2
44 – Loire-Atlantique	23	34	27	28	35	147	414	35,5
45 – Loiret	38	15	27	29	19	128	317	40,4
46 – Lot	12	9	12	12	12	57	109	52,3
47 – Lot-et-Garonne	13	14	12	14	15	68	187	36,4
48 – Lozère	4	2	5	6	3	20	40	50
49 – Maine-et-Loire	20	17	20	27	11	95	246	38,6

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents véhicule seul
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	13	16	14	17	13	73	216	33,8
51 – Marne	20	13	24	18	14	89	229	38,9
52 – Haute-Marne	7	11	9	2	4	33	98	33,7
53 – Mayenne	11	6	7	6	13	43	134	32,1
54 – Meurthe-et-Moselle	13	20	15	15	20	83	194	42,8
55 – Meuse	8	6	15	10	8	47	93	50,5
56 – Morbihan	15	23	22	17	25	102	252	40,5
57 – Moselle	25	21	19	18	10	93	292	31,8
58 – Nièvre	9	14	4	13	9	49	109	45
59 – Nord	37	32	43	27	25	164	477	34,4
60 – Oise	21	25	31	17	23	117	336	34,8
61 – Orne	15	13	17	8	7	60	145	41,4
62 – Pas-de-Calais	37	36	28	27	40	168	422	39,8
63 – Puy-de-Dôme	21	12	19	14	10	76	221	34,4
64 – Pyrénées-Atlantiques	17	12	14	9	12	64	197	32,5
65 – Hautes-Pyrénées	6	9	10	7	4	36	92	39,1
66 – Pyrénées-Orientales	9	14	6	10	10	49	142	34,5
67 – Bas-Rhin	23	20	21	21	17	102	255	40
68 – Haut-Rhin	15	14	22	17	15	83	204	40,7
69 – Rhône	29	19	25	30	14	117	342	34,2
70 – Haute-Saône	5	8	10	6	7	36	143	25,2
71 – Saône-et-Loire	22	14	24	21	14	95	285	33,3
72 – Sarthe	9	13	16	14	20	72	199	36,2
73 – Savoie	15	11	7	13	9	55	140	39,3
74 – Haute-Savoie	27	19	35	15	17	113	265	42,6
75 – Paris	9	10	13	14	15	61	227	26,9
76 – Seine-Maritime	25	15	22	25	22	109	323	33,7
77 – Seine-et-Marne	18	37	26	24	23	128	447	28,6
78 – Yvelines	22	13	24	23	12	94	265	35,5
79 – Deux-Sèvres	15	5	17	22	12	71	175	40,6
80 – Somme	23	20	14	11	13	81	270	30
81 – Tarn	20	21	24	26	17	108	215	50,2
82 – Tarn-et-Garonne	19	9	21	20	17	86	155	55,5
83 – Var	33	28	39	34	29	163	450	36,2
84 – Vaucluse	25	21	25	18	17	106	266	39,8
85 – Vendée	29	22	27	28	18	124	308	40,3
86 – Vienne	14	14	8	14	9	59	157	37,6
87 – Haute-Vienne	11	16	12	6	7	52	132	39,4
88 – Vosges	11	15	16	19	13	74	193	38,3
89 – Yonne	17	21	17	11	20	86	203	42,4
90 – Territoire de Belfort	6	1	3	3	4	17	34	50
91 – Essonne	15	16	5	19	14	69	193	35,8
92 – Hauts-de-Seine	5	11	4	7	5	32	131	24,4
93 – Seine-Saint-Denis	6	4	13	9	16	48	197	24,4
94 – Val-de-Marne	5	6	13	5	10	39	145	26,9
95 – Val-d'Oise	14	6	14	15	5	54	169	32
Métropole	1 709	1 576	1 707	1 537	1 455	7 984	21 123	37,8
971 – Guadeloupe	17	16	18	26	13	90	312	28,8
972 – Martinique	14	14	10	13	11	62	171	36,3
973 – Guyane	5	7	6	15	3	36	146	24,7
974 – La Réunion	24	17	22	14	15	92	255	36,1
Ensemble des DOM	60	54	56	68	42	280	884	31,7

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de 75 et +
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	9	6	2	5	6	28	248	11,3
02 – Aisne	3	3	3	2	2	13	259	5
03 – Allier	3	6	5	3	10	27	185	14,6
04 – Alpes-de-Haute-Provence	3	1	0	5	8	17	105	16,2
05 – Hautes-Alpes	1	3	1	0	1	6	68	8,8
06 – Alpes-Maritimes	16	13	12	9	12	62	350	17,7
07 – Ardèche	3	2	6	0	6	17	148	11,5
08 – Ardennes	2	3	2	1	3	11	101	10,9
09 – Ariège	1	4	1	3	2	11	79	13,9
10 – Aube	4	2	2	3	2	13	130	10
11 – Aude	7	9	7	4	5	32	255	12,5
12 – Aveyron	4	5	2	2	7	20	127	15,7
13 – Bouches-du-Rhône	12	21	16	26	13	88	724	12,2
14 – Calvados	6	5	7	5	4	27	206	13,1
15 – Cantal	1	2	2	2	7	14	56	25
16 – Charente	6	5	1	7	6	25	176	14,2
17 – Charente-Maritime	5	11	5	8	6	35	333	10,5
18 – Cher	4	7	3	4	2	20	154	13
19 – Corrèze	2	3	9	4	4	22	110	20
20A – Corse-du-Sud	1	1	0	1	2	5	69	7,2
20B – Haute-Corse	2	1	2	2	0	7	116	6
21 – Côte-d'Or	4	3	6	9	3	25	202	12,4
22 – Côtes-d'Armor	9	8	9	5	9	40	218	18,3
23 – Creuse	2	0	5	2	0	9	46	19,6
24 – Dordogne	14	1	4	10	5	34	211	16,1
25 – Doubs	0	1	6	4	5	16	212	7,5
26 – Drôme	10	10	13	9	6	48	255	18,8
27 – Eure	8	7	6	5	5	31	270	11,5
28 – Eure-et-Loir	7	8	6	9	3	33	236	14
29 – Finistère	12	11	10	7	9	49	255	19,2
30 – Gard	9	3	9	11	6	38	378	10,1
31 – Haute-Garonne	8	7	8	9	4	36	347	10,4
32 – Gers	5	6	5	5	2	23	138	16,7
33 – Gironde	10	13	9	8	4	44	424	10,4
34 – Hérault	14	7	12	7	7	47	550	8,5
35 – Ille-et-Vilaine	6	4	12	7	8	37	314	11,8
36 – Indre	3	0	0	2	1	6	106	5,7
37 – Indre-et-Loire	7	7	9	8	8	39	228	17,1
38 – Isère	11	10	5	11	7	44	416	10,6
39 – Jura	0	4	5	4	3	16	144	11,1
40 – Landes	6	7	6	7	4	30	216	13,9
41 – Loir-et-Cher	4	7	2	2	3	18	209	8,6
42 – Loire	9	8	4	9	2	32	187	17,1
43 – Haute-Loire	4	2	5	5	5	21	112	18,8
44 – Loire-Atlantique	11	7	16	13	9	56	414	13,5
45 – Loiret	4	4	6	4	6	24	317	7,6
46 – Lot	5	5	2	2	5	19	109	17,4
47 – Lot-et-Garonne	12	9	10	7	6	44	187	23,5
48 – Lozère	2	0	0	3	1	6	40	15
49 – Maine-et-Loire	7	3	5	3	7	25	246	10,2

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de 75 et +
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	9	4	4	4	8	29	216	13,4
51 – Marne	6	1	5	5	8	25	229	10,9
52 – Haute-Marne	4	7	3	5	2	21	98	21,4
53 – Mayenne	4	3	3	6	7	23	134	17,2
54 – Meurthe-et-Moselle	3	7	2	3	4	19	194	9,8
55 – Meuse	3	3	2	2	2	12	93	12,9
56 – Morbihan	5	8	7	9	3	32	252	12,7
57 – Moselle	9	6	7	4	10	36	292	12,3
58 – Nièvre	5	3	3	2	4	17	109	15,6
59 – Nord	7	7	10	6	8	38	477	8
60 – Oise	4	6	8	6	6	30	336	8,9
61 – Orne	4	7	6	3	4	24	145	16,6
62 – Pas-de-Calais	4	3	8	7	11	33	422	7,8
63 – Puy-de-Dôme	9	3	7	3	6	28	221	12,7
64 – Pyrénées-Atlantiques	9	3	5	7	4	28	197	14,2
65 – Hautes-Pyrénées	3	3	1	1	5	13	92	14,1
66 – Pyrénées-Orientales	2	7	2	1	2	14	142	9,9
67 – Bas-Rhin	5	4	3	4	6	22	255	8,6
68 – Haut-Rhin	4	6	10	6	1	27	204	13,2
69 – Rhône	8	9	10	3	12	42	342	12,3
70 – Haute-Saône	3	6	6	4	3	22	143	15,4
71 – Saône-et-Loire	8	8	4	5	3	28	285	9,8
72 – Sarthe	3	4	10	5	5	27	199	13,6
73 – Savoie	1	3	0	2	3	9	140	6,4
74 – Haute-Savoie	5	8	7	5	1	26	265	9,8
75 – Paris	10	15	6	8	9	48	227	21,1
76 – Seine-Maritime	6	9	5	12	5	37	323	11,5
77 – Seine-et-Marne	10	4	6	4	12	36	447	8,1
78 – Yvelines	4	7	3	3	5	22	265	8,3
79 – Deux-Sèvres	3	1	5	3	2	14	175	8
80 – Somme	8	8	4	6	2	28	270	10,4
81 – Tarn	5	10	3	11	11	40	215	18,6
82 – Tarn-et-Garonne	4	8	6	3	2	23	155	14,8
83 – Var	14	14	14	10	8	60	450	13,3
84 – Vaucluse	10	3	3	9	3	28	266	10,5
85 – Vendée	4	5	3	7	7	26	308	8,4
86 – Vienne	5	5	4	3	5	22	157	14
87 – Haute-Vienne	4	4	7	2	0	17	132	12,9
88 – Vosges	3	4	2	5	3	17	193	8,8
89 – Yonne	0	0	4	6	4	14	203	6,9
90 – Territoire de Belfort	1	1	0	2	1	5	34	14,7
91 – Essonne	0	5	4	4	3	16	193	8,3
92 – Hauts-de-Seine	2	3	2	5	7	19	131	14,5
93 – Seine-Saint-Denis	3	7	7	3	5	25	197	12,7
94 – Val-de-Marne	2	5	1	0	2	10	145	6,9
95 – Val-d'Oise	5	7	3	3	3	21	169	12,4
Métropole	528	529	508	500	478	2 543	21 123	12
971 – Guadeloupe	3	3	3	4	1	14	312	4,5
972 – Martinique	4	2	2	1	1	10	171	5,8
973 – Guyane	0	0	0	0	0	0	146	0
974 – La Réunion	2	1	2	0	0	5	255	2
Ensemble des DOM	9	6	7	5	2	29	884	3,3

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC JEUNE CONDUCTEUR PRÉSUMÉ RESPONSABLE

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents jeune conducteur
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	8	13	12	17	18	68	248	27,4
02 – Aisne	19	17	7	10	12	65	259	25,1
03 – Allier	3	2	7	10	8	30	185	16,2
04 – Alpes-de-Haute-Provence	10	7	5	7	6	35	105	33,3
05 – Hautes-Alpes	1	2	2	1	2	8	68	11,8
06 – Alpes-Maritimes	11	11	12	7	10	51	350	14,6
07 – Ardèche	10	4	2	5	9	30	148	20,3
08 – Ardennes	3	6	4	2	1	16	101	15,8
09 – Ariège	2	0	0	5	0	7	79	8,9
10 – Aube	5	7	6	4	6	28	130	21,5
11 – Aude	6	7	14	7	11	45	255	17,6
12 – Aveyron	5	2	4	5	3	19	127	15
13 – Bouches-du-Rhône	28	38	31	26	27	150	724	20,7
14 – Calvados	7	12	11	13	5	48	206	23,3
15 – Cantal	5	1	1	3	5	15	56	26,8
16 – Charente	10	6	5	8	7	36	176	20,5
17 – Charente-Maritime	13	15	13	20	19	80	333	24
18 – Cher	3	7	3	3	9	25	154	16,2
19 – Corrèze	4	6	2	4	5	21	110	19,1
20A – Corse-du-Sud	6	0	3	1	5	15	69	21,7
20B – Haute-Corse	6	9	6	5	3	29	116	25
21 – Côte-d'Or	12	14	16	8	6	56	202	27,7
22 – Côtes-d'Armor	10	15	8	13	9	55	218	25,2
23 – Creuse	3	3	1	1	0	8	46	17,4
24 – Dordogne	16	5	17	5	8	51	211	24,2
25 – Doubs	11	10	9	8	7	45	212	21,2
26 – Drôme	8	15	11	13	12	59	255	23,1
27 – Eure	13	27	13	10	17	80	270	29,6
28 – Eure-et-Loir	11	11	9	11	11	53	236	22,5
29 – Finistère	10	13	13	5	3	44	255	17,3
30 – Gard	14	19	24	12	15	84	378	22,2
31 – Haute-Garonne	30	16	9	18	12	85	347	24,5
32 – Gers	4	4	13	6	4	31	138	22,5
33 – Gironde	13	19	19	17	17	85	424	20
34 – Hérault	26	33	28	17	23	127	550	23,1
35 – Ille-et-Vilaine	20	13	9	13	14	69	314	22
36 – Indre	8	8	4	3	6	29	106	27,4
37 – Indre-et-Loire	6	8	10	9	7	40	228	17,5
38 – Isère	44	21	23	22	23	133	416	32
39 – Jura	11	3	9	10	12	45	144	31,3
40 – Landes	8	6	6	9	6	35	216	16,2
41 – Loir-et-Cher	6	15	9	12	8	50	209	23,9
42 – Loire	8	11	12	3	8	42	187	22,5
43 – Haute-Loire	8	6	8	2	8	32	112	28,6
44 – Loire-Atlantique	14	24	20	16	17	91	414	22
45 – Loiret	20	11	22	10	12	75	317	23,7
46 – Lot	8	3	6	7	6	30	109	27,5
47 – Lot-et-Garonne	8	6	4	8	12	38	187	20,3
48 – Lozère	1	2	0	2	1	6	40	15
49 – Maine-et-Loire	16	8	17	9	11	61	246	24,8

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents jeune conducteur
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	9	13	9	8	6	45	216	20,8
51 – Marne	12	7	7	6	13	45	229	19,7
52 – Haute-Marne	6	6	0	2	0	14	98	14,3
53 – Mayenne	9	11	6	8	11	45	134	33,6
54 – Meurthe-et-Moselle	9	13	10	5	9	46	194	23,7
55 – Meuse	5	10	8	1	4	28	93	30,1
56 – Morbihan	12	17	13	13	18	73	252	29
57 – Moselle	12	13	11	13	11	60	292	20,5
58 – Nièvre	5	8	2	8	7	30	109	27,5
59 – Nord	17	25	20	13	20	95	477	19,9
60 – Oise	17	22	17	9	12	77	336	22,9
61 – Orne	6	3	10	6	5	30	145	20,7
62 – Pas-de-Calais	21	33	12	12	20	98	422	23,2
63 – Puy-de-Dôme	16	9	13	10	9	57	221	25,8
64 – Pyrénées-Atlantiques	6	5	5	7	4	27	197	13,7
65 – Hautes-Pyrénées	2	3	3	4	4	16	92	17,4
66 – Pyrénées-Orientales	1	4	6	5	4	20	142	14,1
67 – Bas-Rhin	19	15	9	16	9	68	255	26,7
68 – Haut-Rhin	5	16	9	7	9	46	204	22,5
69 – Rhône	11	8	24	20	15	78	342	22,8
70 – Haute-Saône	5	9	5	4	8	31	143	21,7
71 – Saône-et-Loire	13	10	9	13	16	61	285	21,4
72 – Sarthe	7	12	9	8	8	44	199	22,1
73 – Savoie	8	4	2	10	7	31	140	22,1
74 – Haute-Savoie	21	12	17	10	9	69	265	26
75 – Paris	5	7	6	6	10	34	227	15
76 – Seine-Maritime	21	16	19	18	9	83	323	25,7
77 – Seine-et-Marne	20	24	12	25	14	95	447	21,3
78 – Yvelines	11	8	9	12	12	52	265	19,6
79 – Deux-Sèvres	16	7	8	10	8	49	175	28
80 – Somme	16	7	13	7	14	57	270	21,1
81 – Tarn	10	16	10	10	11	57	215	26,5
82 – Tarn-et-Garonne	10	7	5	14	4	40	155	25,8
83 – Var	17	18	23	19	15	92	450	20,4
84 – Vaucluse	23	20	9	9	7	68	266	25,6
85 – Vendée	20	8	25	23	13	89	308	28,9
86 – Vienne	10	4	6	13	5	38	157	24,2
87 – Haute-Vienne	8	10	5	2	3	28	132	21,2
88 – Vosges	12	12	10	9	14	57	193	29,5
89 – Yonne	3	18	13	10	4	48	203	23,6
90 – Territoire de Belfort	1	3	1	2	0	7	34	20,6
91 – Essonne	7	10	6	11	15	49	193	25,4
92 – Hauts-de-Seine	2	4	3	2	6	17	131	13
93 – Seine-Saint-Denis	10	3	7	4	13	37	197	18,8
94 – Val-de-Marne	0	4	9	5	6	24	145	16,6
95 – Val-d'Oise	11	10	3	8	5	37	169	21,9
Métropole	1 019	1 025	937	879	892	4 752	21 123	22,5
971 – Guadeloupe	18	8	16	16	3	61	312	19,6
972 – Martinique	13	10	8	9	9	49	171	28,7
973 – Guyane	4	5	10	4	7	30	146	20,5
974 – La Réunion	26	16	16	12	10	80	255	31,4
Ensemble des DOM	61	39	50	41	29	220	884	24,9

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DE NUIT

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de nuit
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	20	23	27	26	21	117	248	47,2
02 – Aisne	32	25	26	22	28	133	259	51,4
03 – Allier	14	14	16	21	18	83	185	44,9
04 – Alpes-de-Haute-Provence	11	7	4	9	13	44	105	41,9
05 – Hautes-Alpes	4	5	3	7	5	24	68	35,3
06 – Alpes-Maritimes	31	23	43	24	26	147	350	42
07 – Ardèche	18	4	8	9	5	44	148	29,7
08 – Ardennes	9	6	16	5	6	42	101	41,6
09 – Ariège	11	2	4	9	4	30	79	38
10 – Aube	17	10	10	9	16	62	130	47,7
11 – Aude	32	21	28	19	23	123	255	48,2
12 – Aveyron	8	12	9	7	6	42	127	33,1
13 – Bouches-du-Rhône	66	76	62	71	55	330	724	45,6
14 – Calvados	16	20	17	18	13	84	206	40,8
15 – Cantal	4	1	2	2	8	17	56	30,4
16 – Charente	19	19	13	17	7	75	176	42,6
17 – Charente-Maritime	34	33	26	28	32	153	333	45,9
18 – Cher	9	10	12	8	10	49	154	31,8
19 – Corrèze	11	8	8	8	6	41	110	37,3
20A – Corse-du-Sud	10	3	7	2	11	33	69	47,8
20B – Haute-Corse	7	17	11	13	6	54	116	46,6
21 – Côte-d'Or	14	22	25	21	16	98	202	48,5
22 – Côtes-d'Armor	13	27	15	20	18	93	218	42,7
23 – Creuse	4	3	2	6	5	20	46	43,5
24 – Dordogne	27	19	15	9	13	83	211	39,3
25 – Doubs	22	23	23	20	13	101	212	47,6
26 – Drôme	17	32	18	22	18	107	255	42
27 – Eure	26	27	19	21	20	113	270	41,9
28 – Eure-et-Loir	28	18	25	17	15	103	236	43,6
29 – Finistère	34	22	22	15	23	116	255	45,5
30 – Gard	29	37	36	42	37	181	378	47,9
31 – Haute-Garonne	44	40	33	42	27	186	347	53,6
32 – Gers	9	8	13	8	9	47	138	34,1
33 – Gironde	35	45	49	41	52	222	424	52,4
34 – Hérault	46	64	43	50	39	242	550	44
35 – Ille-et-Vilaine	31	25	26	21	26	129	314	41,1
36 – Indre	16	9	4	8	2	39	106	36,8
37 – Indre-et-Loire	19	15	17	23	12	86	228	37,7
38 – Isère	39	36	38	29	32	174	416	41,8
39 – Jura	14	10	12	19	17	72	144	50
40 – Landes	20	15	20	17	14	86	216	39,8
41 – Loir-et-Cher	16	30	17	10	14	87	209	41,6
42 – Loire	10	19	18	14	10	71	187	38
43 – Haute-Loire	12	6	8	7	10	43	112	38,4
44 – Loire-Atlantique	44	39	34	32	32	181	414	43,7
45 – Loiret	43	25	37	27	20	152	317	47,9
46 – Lot	11	7	6	6	7	37	109	33,9
47 – Lot-et-Garonne	9	8	13	13	15	58	187	31
48 – Lozère	2	2	2	2	4	12	40	30
49 – Maine-et-Loire	25	23	18	21	17	104	246	42,3

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de nuit
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	24	22	20	20	16	102	216	47,2
51 – Marne	18	15	20	21	21	95	229	41,5
52 – Haute-Marne	8	13	9	5	5	40	98	40,8
53 – Mayenne	9	14	11	8	15	57	134	42,5
54 – Meurthe-et-Moselle	14	23	16	16	19	88	194	45,4
55 – Meuse	13	9	13	9	5	49	93	52,7
56 – Morbihan	22	24	24	21	24	115	252	45,6
57 – Moselle	29	29	30	27	28	143	292	49
58 – Nièvre	8	12	3	6	8	37	109	33,9
59 – Nord	47	54	49	38	39	227	477	47,6
60 – Oise	26	37	30	21	29	143	336	42,6
61 – Orne	17	9	15	4	8	53	145	36,6
62 – Pas-de-Calais	50	57	36	27	35	205	422	48,6
63 – Puy-de-Dôme	27	11	21	18	17	94	221	42,5
64 – Pyrénées-Atlantiques	20	12	18	14	9	73	197	37,1
65 – Hautes-Pyrénées	2	6	11	4	7	30	92	32,6
66 – Pyrénées-Orientales	9	15	11	14	14	63	142	44,4
67 – Bas-Rhin	23	27	21	25	22	118	255	46,3
68 – Haut-Rhin	21	17	22	22	14	96	204	47,1
69 – Rhône	23	17	28	34	24	126	342	36,8
70 – Haute-Saône	13	11	8	14	13	59	143	41,3
71 – Saône-et-Loire	35	20	25	20	25	125	285	43,9
72 – Sarthe	22	19	14	10	20	85	199	42,7
73 – Savoie	12	12	9	9	14	56	140	40
74 – Haute-Savoie	33	22	25	14	22	116	265	43,8
75 – Paris	19	22	23	23	23	110	227	48,5
76 – Seine-Maritime	37	23	24	27	22	133	323	41,2
77 – Seine-et-Marne	36	49	29	45	42	201	447	45
78 – Yvelines	29	23	21	27	18	118	265	44,5
79 – Deux-Sèvres	25	11	10	15	18	79	175	45,1
80 – Somme	40	16	18	17	26	117	270	43,3
81 – Tarn	24	20	18	20	15	97	215	45,1
82 – Tarn-et-Garonne	21	12	14	14	21	82	155	52,9
83 – Var	46	39	41	49	37	212	450	47,1
84 – Vaucluse	27	23	20	22	22	114	266	42,9
85 – Vendée	28	19	25	34	21	127	308	41,2
86 – Vienne	19	16	11	13	8	67	157	42,7
87 – Haute-Vienne	14	12	10	9	8	53	132	40,2
88 – Vosges	24	18	12	17	18	89	193	46,1
89 – Yonne	22	20	18	12	14	86	203	42,4
90 – Territoire de Belfort	4	1	6	4	2	17	34	50
91 – Essonne	20	21	14	20	23	98	193	50,8
92 – Hauts-de-Seine	13	9	7	15	9	53	131	40,5
93 – Seine-Saint-Denis	20	10	23	10	17	80	197	40,6
94 – Val-de-Marne	8	13	19	11	22	73	145	50,3
95 – Val-d'Oise	21	17	18	15	17	88	169	52,1
Métropole	2 064	1 896	1 830	1 757	1 712	9 259	21 123	43,8
971 – Guadeloupe	35	35	41	37	28	176	312	56,4
972 – Martinique	20	17	16	21	17	91	171	53,2
973 – Guyane	15	10	15	21	20	81	146	55,5
974 – La Réunion	42	29	36	23	30	160	255	62,7
Ensemble des DOM	112	91	108	102	95	508	884	57,5

↓ ANNÉES 2007 À 2011* - MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Tués accidents avec alcoolémie connue de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	15	7	10	20	11	63	198	31,8
02 – Aisne	25	13	18	11	18	85	199	42,7
03 – Allier	4	1	12	2	11	30	144	20,8
04 – Alpes-de-Haute-Provence	4	3	1	8	5	21	75	28
05 – Hautes-Alpes	0	0	1	2	1	4	42	9,5
06 – Alpes-Maritimes	12	12	15	13	10	62	285	21,8
07 – Ardèche	16	1	5	12	7	41	122	33,6
08 – Ardennes	3	1	13	5	5	27	81	33,3
09 – Ariège	7	2	2	8	5	24	64	37,5
10 – Aube	9	5	8	4	6	32	104	30,8
11 – Aude	12	4	9	6	13	44	160	27,5
12 – Aveyron	5	4	3	5	0	17	96	17,7
13 – Bouches-du-Rhône	17	29	17	17	20	100	474	21,1
14 – Calvados	9	14	13	14	12	62	188	33
15 – Cantal	3	0	2	1	6	12	49	24,5
16 – Charente	9	12	10	10	6	47	151	31,1
17 – Charente-Maritime	23	14	18	20	23	98	263	37,3
18 – Cher	10	4	10	9	7	40	133	30,1
19 – Corrèze	5	5	6	4	4	24	95	25,3
20A – Corse-du-Sud	3	1	5	2	3	14	56	25
20B – Haute-Corse	4	10	10	7	3	34	82	41,5
21 – Côte-d'Or	7	10	11	9	15	52	178	29,2
22 – Côtes-d'Armor	10	17	12	8	14	61	182	33,5
23 – Creuse	4	1	0	4	3	12	35	34,3
24 – Dordogne	16	12	8	6	7	49	168	29,2
25 – Doubs	12	14	8	16	7	57	169	33,7
26 – Drôme	10	15	12	6	11	54	206	26,2
27 – Eure	9	11	9	6	11	46	174	26,4
28 – Eure-et-Loir	9	9	16	11	10	55	203	27,1
29 – Finistère	15	15	14	11	12	67	201	33,3
30 – Gard	11	22	8	33	26	100	259	38,6
31 – Haute-Garonne	18	15	26	17	13	89	222	40,1
32 – Gers	2	3	8	2	4	19	104	18,3
33 – Gironde	23	23	28	26	27	127	332	38,3
34 – Hérault	10	26	21	20	27	104	317	32,8
35 – Ille-et-Vilaine	17	26	15	14	14	86	266	32,3
36 – Indre	11	4	6	8	5	34	98	34,7
37 – Indre-et-Loire	19	9	12	7	5	52	194	26,8
38 – Isère	14	17	19	15	13	78	251	31,1
39 – Jura	12	4	11	8	3	38	122	31,1
40 – Landes	15	13	19	8	10	65	185	35,1
41 – Loir-et-Cher	10	8	11	4	9	42	164	25,6
42 – Loire	11	11	12	4	7	45	167	26,9
43 – Haute-Loire	8	2	8	1	8	27	103	26,2
44 – Loire-Atlantique	30	28	23	29	35	145	349	41,5
45 – Loiret	17	10	16	21	7	71	258	27,5
46 – Lot	8	6	4	2	4	24	89	27
47 – Lot-et-Garonne	5	2	3	5	11	26	144	18,1
48 – Lozère	1	1	0	3	3	8	29	27,6
49 – Maine-et-Loire	12	14	17	11	12	66	203	32,5

* Les accidents avec un conducteur ayant été percuté par un véhicule ou un conducteur en fuite ne sont pas pris en compte.

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Tués accidents avec alcoolémie connue de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 - Manche	12	12	12	13	12	61	193	31,6
51 - Marne	12	8	20	12	7	59	182	32,4
52 - Haute-Marne	0	7	5	3	4	19	78	24,4
53 - Mayenne	8	5	8	4	11	36	112	32,1
54 - Meurthe-et-Moselle	5	14	8	9	15	51	159	32,1
55 - Meuse	5	6	11	8	3	33	82	40,2
56 - Morbihan	17	11	13	15	23	79	201	39,3
57 - Moselle	19	17	16	13	10	75	253	29,6
58 - Nièvre	6	10	1	7	8	32	90	35,6
59 - Nord	20	32	15	16	20	103	352	29,3
60 - Oise	12	18	19	14	23	86	276	31,2
61 - Orne	13	3	7	8	4	35	131	26,7
62 - Pas-de-Calais	15	30	11	12	12	80	297	26,9
63 - Puy-de-Dôme	14	8	16	13	14	65	193	33,7
64 - Pyrénées-Atlantiques	10	1	8	7	9	35	164	21,3
65 - Hautes-Pyrénées	1	3	3	1	1	9	62	14,5
66 - Pyrénées-Orientales	4	7	6	7	8	32	115	27,8
67 - Bas-Rhin	9	14	7	8	4	42	212	19,8
68 - Haut-Rhin	6	7	16	8	7	44	169	26
69 - Rhône	16	14	18	29	12	89	307	29
70 - Haute-Saône	9	9	5	7	7	37	125	29,6
71 - Saône-et-Loire	22	9	13	12	13	69	246	28
72 - Sarthe	11	10	8	10	13	52	161	32,3
73 - Savoie	12	3	3	4	8	30	111	27
74 - Haute-Savoie	22	16	20	11	20	89	209	42,6
75 - Paris	8	10	13	10	10	51	188	27,1
76 - Seine-Maritime	18	8	13	18	10	67	241	27,8
77 - Seine-et-Marne	11	16	13	20	21	81	325	24,9
78 - Yvelines	20	6	12	10	10	58	210	27,6
79 - Deux-Sèvres	10	8	7	12	11	48	147	32,7
80 - Somme	13	1	14	13	9	50	170	29,4
81 - Tarn	8	16	13	15	7	59	182	32,4
82 - Tarn-et-Garonne	7	6	10	10	14	47	133	35,3
83 - Var	16	13	14	15	15	73	285	25,6
84 - Vaucluse	12	15	13	5	8	53	180	29,4
85 - Vendée	19	16	18	22	10	85	229	37,1
86 - Vienne	13	6	7	11	4	41	143	28,7
87 - Haute-Vienne	6	9	3	5	5	28	113	24,8
88 - Vosges	10	7	12	14	9	52	165	31,5
89 - Yonne	16	13	13	6	10	58	171	33,9
90 - Territoire de Belfort	2	0	3	1	1	7	26	26,9
91 - Essonne	6	7	4	6	11	34	153	22,2
92 - Hauts-de-Seine	1	2	1	6	6	16	101	15,8
93 - Seine-Saint-Denis	2	3	4	4	1	14	105	13,3
94 - Val-de-Marne	2	4	10	6	4	26	118	22
95 - Val-d'Oise	10	3	7	8	11	39	134	29,1
Métropole	1 031	933	1 018	963	964	4 909	16 432	29,9
971 - Guadeloupe	12	16	19	17	12	76	224	33,9
972 - Martinique	4	8	6	11	9	38	85	44,7
973 - Guyane	5	4	6	6	10	31	85	36,5
974 - La Réunion	23	11	15	15	12	76	225	33,8
Ensemble des DOM	44	39	46	49	43	221	619	35,7

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011* - MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC UN CONDUCTEUR OU UN PIÉTON ALCOOLISÉS

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	17	7	10	21	12	67	248	27
02 – Aisne	25	14	18	12	20	89	259	34,4
03 – Allier	4	1	12	5	11	33	185	17,8
04 – Alpes-de-Haute-Provence	4	3	1	8	5	21	105	20
05 – Hautes-Alpes	0	0	1	2	1	4	68	5,9
06 – Alpes-Maritimes	13	14	15	13	10	65	350	18,6
07 – Ardèche	16	1	5	12	7	41	148	27,7
08 – Ardennes	3	1	13	6	5	28	101	27,7
09 – Ariège	7	2	2	8	6	25	79	31,6
10 – Aube	10	5	8	4	6	33	130	25,4
11 – Aude	13	7	10	6	13	49	255	19,2
12 – Aveyron	5	4	3	5	0	17	127	13,4
13 – Bouches-du-Rhône	17	32	17	19	20	105	724	14,5
14 – Calvados	10	18	13	15	13	69	206	33,5
15 – Cantal	3	0	2	1	6	12	56	21,4
16 – Charente	12	12	10	10	6	50	176	28,4
17 – Charente-Maritime	24	14	18	20	24	100	333	30
18 – Cher	10	4	11	9	7	41	154	26,6
19 – Corrèze	5	5	6	4	4	24	110	21,8
20A – Corse-du-Sud	3	1	5	2	3	14	69	20,3
20B – Haute-Corse	4	10	10	8	3	35	116	30,2
21 – Côte-d'Or	7	10	11	9	15	52	202	25,7
22 – Côtes-d'Armor	12	19	14	8	15	68	218	31,2
23 – Creuse	4	1	0	4	3	12	46	26,1
24 – Dordogne	16	12	9	6	7	50	211	23,7
25 – Doubs	13	15	8	16	7	59	212	27,8
26 – Drôme	12	17	13	7	12	61	255	23,9
27 – Eure	10	12	10	7	11	50	270	18,5
28 – Eure-et-Loir	9	10	17	11	10	57	236	24,2
29 – Finistère	18	18	15	13	15	79	255	31
30 – Gard	11	23	8	33	26	101	378	26,7
31 – Haute-Garonne	18	15	27	17	14	91	347	26,2
32 – Gers	2	3	8	2	4	19	138	13,8
33 – Gironde	23	25	29	28	30	135	424	31,8
34 – Hérault	11	29	23	20	32	115	550	20,9
35 – Ille-et-Vilaine	21	26	16	16	16	95	314	30,3
36 – Indre	11	4	6	8	5	34	106	32,1
37 – Indre-et-Loire	20	9	12	10	5	56	228	24,6
38 – Isère	15	18	20	15	14	82	416	19,7
39 – Jura	13	5	11	10	4	43	144	29,9
40 – Landes	16	13	20	8	10	67	216	31
41 – Loir-et-Cher	10	8	11	4	9	42	209	20,1
42 – Loire	11	12	12	5	8	48	187	25,7
43 – Haute-Loire	9	2	9	2	8	30	112	26,8
44 – Loire-Atlantique	33	30	25	30	37	155	414	37,4
45 – Loiret	18	10	17	22	10	77	317	24,3
46 – Lot	8	7	4	2	6	27	109	24,8
47 – Lot-et-Garonne	6	2	4	5	12	29	187	15,5
48 – Lozère	1	1	0	3	4	9	40	22,5
49 – Maine-et-Loire	13	14	17	11	14	69	246	28

* L'ensemble des accidents avec au moins un conducteur ou un piéton alcoolisés est pris en compte.

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	12	13	15	17	14	71	216	32,9
51 – Marne	12	8	21	13	8	62	229	27,1
52 – Haute-Marne	0	7	5	3	4	19	98	19,4
53 – Mayenne	8	5	8	4	12	37	134	27,6
54 – Meurthe-et-Moselle	6	14	8	12	16	56	194	28,9
55 – Meuse	6	6	11	8	3	34	93	36,6
56 – Morbihan	20	14	13	15	29	91	252	36,1
57 – Moselle	19	18	17	13	14	81	292	27,7
58 – Nièvre	6	10	1	7	9	33	109	30,3
59 – Nord	22	35	15	16	20	108	477	22,6
60 – Oise	12	19	20	14	26	91	336	27,1
61 – Orne	13	3	7	8	4	35	145	24,1
62 – Pas-de-Calais	16	30	11	13	13	83	422	19,7
63 – Puy-de-Dôme	15	9	17	14	14	69	221	31,2
64 – Pyrénées-Atlantiques	10	1	9	8	9	37	197	18,8
65 – Hautes-Pyrénées	1	3	5	1	1	11	92	12
66 – Pyrénées-Orientales	4	7	7	10	8	36	142	25,4
67 – Bas-Rhin	9	14	7	8	6	44	255	17,3
68 – Haut-Rhin	7	9	17	9	7	49	204	24
69 – Rhône	17	14	19	30	15	95	342	27,8
70 – Haute-Saône	9	9	5	7	7	37	143	25,9
71 – Saône-et-Loire	22	10	14	12	13	71	285	24,9
72 – Sarthe	11	10	8	10	13	52	199	26,1
73 – Savoie	12	5	3	6	8	34	140	24,3
74 – Haute-Savoie	25	16	21	12	21	95	265	35,8
75 – Paris	8	10	13	12	12	55	227	24,2
76 – Seine-Maritime	19	9	14	19	14	75	323	23,2
77 – Seine-et-Marne	12	18	18	20	21	89	447	19,9
78 – Yvelines	20	7	14	12	11	64	265	24,2
79 – Deux-Sèvres	12	8	8	12	13	53	175	30,3
80 – Somme	13	1	14	14	9	51	270	18,9
81 – Tarn	9	16	13	16	8	62	215	28,8
82 – Tarn-et-Garonne	7	6	10	11	14	48	155	31
83 – Var	17	13	14	15	15	74	450	16,4
84 – Vaucluse	12	16	15	5	9	57	266	21,4
85 – Vendée	19	17	18	22	10	86	308	27,9
86 – Vienne	14	7	7	11	4	43	157	27,4
87 – Haute-Vienne	6	9	4	5	5	29	132	22
88 – Vosges	10	7	12	14	9	52	193	26,9
89 – Yonne	17	13	14	7	11	62	203	30,5
90 – Territoire de Belfort	2	0	3	1	1	7	34	20,6
91 – Essonne	7	7	5	6	11	36	193	18,7
92 – Hauts-de-Seine	1	2	1	6	6	16	131	12,2
93 – Seine-Saint-Denis	3	3	4	6	1	17	197	8,6
94 – Val-de-Marne	2	4	11	6	6	29	145	20
95 – Val-d'Oise	10	3	7	9	12	41	169	24,3
Métropole	1 090	990	1 069	1 021	1 041	5 211	21 123	24,7
971 – Guadeloupe	13	18	22	19	15	87	312	27,9
972 – Martinique	4	8	7	12	9	40	171	23,4
973 – Guyane	5	4	6	7	12	34	146	23,3
974 – La Réunion	28	14	19	20	16	97	255	38
Ensemble des DOM	50	44	54	58	52	258	619	41,7

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉE 2011 – TOTALISATION DES ACCIDENTS ET VICTIMES PAR RÉGION EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
Alsace	1 328	70	681	75	721	961	1 682
Aquitaine	3 416	201	1 563	231	1 616	2 676	4 292
Auvergne	1 283	110	706	125	732	868	1 600
Basse-Normandie	1 082	89	668	94	712	720	1 432
Bourgogne	1 046	146	799	158	858	481	1 339
Bretagne	2 641	181	1 273	194	1 346	2 014	3 360
Centre	2 430	212	1 315	229	1 340	1 695	3 035
Champagne-Ardenne	881	106	628	117	649	500	1 149
Corse	514	27	215	27	235	490	725
Franche-Comté	858	93	500	100	503	541	1 044
Haute-Normandie	1 165	99	701	101	756	752	1 508
Île-de-France	19 707	342	4 838	366	5 106	18 419	23 525
Languedoc-Roussillon	2 790	229	1 355	262	1 495	2 224	3 719
Limousin	755	45	346	46	363	565	928
Lorraine	1 605	139	869	151	913	1 155	2 068
Midi-Pyrénées	2 033	225	1 182	240	1 181	1 350	2 531
Nord - Pas-de-Calais	2 692	154	1 437	166	1 482	1 806	3 288
Pays de la Loire	2 823	231	1 549	245	1 591	1 927	3 518
Picardie	1 360	138	766	157	777	957	1 734
Poitou-Charentes	1 682	136	906	150	946	1 180	2 126
Provence-Alpes-Côte d'Azur	7 666	332	3 168	363	3 408	6 315	9 723
Rhône-Alpes	5 267	342	2 766	366	2 949	3 976	6 925
Total France métropole	65 024	3 647	28 231	3 963	29 679	51 572	81 251

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR RÉGION EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

677

Régions	Personnes tuées à 30 jours			
	2011	2000	Delta 2011 - 2000	Delta %
Alsace	75	184	- 109	- 59,2
Aquitaine	231	489	- 258	- 52,7
Auvergne	125	197	- 72	- 36,5
Basse-Normandie	94	219	- 125	- 57,1
Bourgogne	158	334	- 176	- 52,6
Bretagne	194	360	- 166	- 46,1
Centre	229	536	- 307	- 57,2
Champagne-Ardenne	117	242	- 125	- 51,6
Corse	27	61	- 34	- 55,7
Franche-Comté	100	191	- 91	- 47,7
Haute-Normandie	101	208	- 107	- 51,5
Île-de-France	366	760	- 394	- 51,8
Languedoc-Roussillon	262	446	- 184	- 41,2
Limousin	46	135	- 89	- 65,8
Lorraine	151	368	- 217	- 58,9
Midi-Pyrénées	240	461	- 221	- 47,9
Nord - Pas-de-Calais	166	379	- 213	- 56,3
Pays de la Loire	245	540	- 295	- 54,6
Picardie	157	346	- 189	- 54,7
Poitou-Charentes	150	306	- 156	- 50,9
Provence-Alpes-Côte d'Azur	363	665	- 302	- 45,4
Rhône-Alpes	366	745	- 379	- 50,9
Métropole	3 963	8 170	- 4 207	- 51,5
Ensemble des 4 DOM	148	322	- 174	- 54
France entière	4 111	8 492	- 4 381	- 51,6

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VL	Autres	Total
Alsace	10	5	3	12	41	4	75
Aquitaine	13	6	7	41	140	24	231
Auvergne	14	1	8	17	76	9	125
Basse-Normandie	12	1	5	18	52	6	94
Bourgogne	15	3	8	22	92	18	158
Bretagne	34	13	12	18	109	8	194
Centre	18	9	8	48	127	19	229
Champagne-Ardenne	7	5	3	22	73	7	117
Corse	5	1	2	7	12	0	27
Franche-Comté	7	3	3	18	61	8	100
Haute-Normandie	12	5	11	15	46	12	101
Île-de-France	90	10	24	99	130	13	366
Languedoc-Roussillon	29	2	14	44	151	22	262
Limousin	8	2	1	5	23	7	46
Lorraine	18	8	7	23	87	8	151
Midi-Pyrénées	32	11	16	37	125	19	240
Nord - Pas-de-Calais	26	8	11	35	80	6	166
Pays de la Loire	36	10	12	46	127	14	245
Picardie	16	2	13	18	99	9	157
Poitou-Charentes	8	4	4	29	98	7	150
Provence-Alpes-Côte d'Azur	63	12	22	103	140	23	363
Rhône-Alpes	46	20	26	83	173	18	366
Métropole	519	141	220	760	2 062	261	3 963
Ensemble des 4 DOM	34	8	34	33	37	2	148
France entière	553	149	254	793	2 099	263	4 111

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION ET PAR CLASSE D'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

679

Régions	Personnes tuées à 30 jours						
	< 18 ans	18-24 ans	25-64 ans	65-74 ans	75 et +	Indéterminés	Total
Alsace	6	18	38	6	7	0	75
Aquitaine	10	48	128	22	23	0	231
Auvergne	6	29	52	8	28	2	125
Basse-Normandie	6	15	49	8	16	0	94
Bourgogne	13	34	82	13	14	2	158
Bretagne	11	40	100	14	29	0	194
Centre	19	50	120	15	23	2	229
Champagne-Ardenne	5	17	73	5	15	2	117
Corse	1	8	15	1	2	0	27
Franche-Comté	4	23	54	7	12	0	100
Haute-Normandie	10	20	53	8	10	0	101
Île-de-France	28	74	201	16	46	1	366
Languedoc-Roussillon	8	58	157	17	21	1	262
Limousin	1	6	33	2	4	0	46
Lorraine	6	32	75	17	19	2	151
Midi-Pyrénées	11	39	130	19	38	3	240
Nord - Pas-de-Calais	13	33	88	13	19	0	166
Pays de la Loire	19	57	119	13	35	2	245
Picardie	8	35	96	7	10	1	157
Poitou-Charentes	4	38	71	14	19	4	150
Provence-Alpes-Côte d'Azur	26	57	204	30	45	1	363
Rhône-Alpes	32	82	181	25	43	3	366
Métropole	247	813	2 119	280	478	26	3 963
Ensemble des 4 DOM	12	37	83	11	2	3	148
France entière	259	850	2 202	291	480	29	4 111

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION POUR UN MILLION D'HABITANTS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Population au 1/01/2009	Tués par an pour un million d'habitants
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	109	97	95	83	75	459	1 843 053	50
Aquitaine	275	247	259	223	231	1 235	3 206 137	77
Auvergne	142	75	121	111	125	574	1 343 964	85
Basse-Normandie	121	121	123	108	94	567	1 470 880	77
Bourgogne	166	169	168	138	158	799	1 642 440	97
Bretagne	230	234	198	183	194	1 039	3 175 064	65
Centre	288	247	256	230	229	1 250	2 538 590	98
Champagne-Ardenne	120	97	131	93	117	558	1 337 953	83
Corse	41	35	46	36	27	185	305 674	121
Franche-Comté	106	110	101	116	100	533	1 168 208	91
Haute-Normandie	135	126	117	114	101	593	1 832 942	65
Île-de-France	354	371	327	356	366	1 774	11 728 240	30
Languedoc-Roussillon	273	305	274	251	262	1 365	2 610 890	105
Limousin	57	70	63	52	46	288	741 785	78
Lorraine	169	161	145	146	151	772	2 350 112	66
Midi-Pyrénées	272	253	253	244	240	1 262	2 862 707	88
Nord - Pas-de-Calais	194	202	187	150	166	899	4 033 197	45
Pays de la Loire	281	241	273	261	245	1 301	3 539 048	74
Picardie	205	181	177	145	157	865	1 911 157	91
Poitou-Charentes	190	172	144	185	150	841	1 760 575	96
Provence-Alpes-Côte d'Azur	439	388	387	386	363	1 963	4 889 053	80
Rhône-Alpes	453	373	428	381	366	2 001	6 174 040	65
Métropole	4 620	4 275	4 273	3 992	3 963	21 123	62 465 709	68
Ensemble des 4 DOM	218	168	170	180	148	884	1 838 791	96
France entière	4 838	4 443	4 443	4 172	4 111	22 007	64 304 500	68

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - ACCIDENTS AVEC UNE MOTOCYCLETTE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

681

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents motocyclette
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	16	15	24	13	12	80	459	17,4
Aquitaine	52	46	49	30	42	219	1 235	17,7
Auvergne	21	11	10	21	18	81	574	14,1
Basse-Normandie	21	25	19	18	18	101	567	17,8
Bourgogne	16	23	27	13	23	102	799	12,8
Bretagne	37	33	27	40	19	156	1 039	15
Centre	43	41	44	38	50	216	1 250	17,3
Champagne-Ardenne	20	14	13	14	22	83	558	14,9
Corse	10	12	15	6	9	52	185	28,1
Franche-Comté	15	20	13	8	18	74	533	13,9
Haute-Normandie	27	24	27	18	16	112	593	18,9
Île-de-France	124	129	113	121	110	597	1 774	33,7
Languedoc-Roussillon	51	54	56	49	44	254	1 365	18,6
Limousin	6	19	11	4	5	45	288	15,6
Lorraine	28	30	33	25	24	140	772	18,1
Midi-Pyrénées	38	35	40	24	39	176	1 262	13,9
Nord - Pas-de-Calais	35	37	50	30	36	188	899	20,9
Pays de la Loire	44	54	59	38	47	242	1 301	18,6
Picardie	29	19	28	24	19	119	865	13,8
Poitou-Charentes	32	28	25	34	31	150	841	17,8
Provence-Alpes-Côte d'Azur	143	117	148	114	112	634	1 963	32,3
Rhône-Alpes	77	73	103	68	88	409	2 001	20,4
Métropole	885	859	934	750	802	4 230	21 123	20
Ensemble des 4 DOM	55	53	29	49	36	222	884	25,1
France entière	940	912	963	799	838	4 452	22 007	20,2

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - ACCIDENTS DE VÉHICULE SEUL SANS PIÉTON
EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents véh. seul
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	38	34	43	38	32	185	459	40,3
Aquitaine	112	95	104	82	91	484	1 235	39,2
Auvergne	48	26	42	34	44	194	574	33,8
Basse-Normandie	38	46	53	47	31	215	567	37,9
Bourgogne	65	60	62	60	59	306	799	38,3
Bretagne	71	98	81	70	75	395	1 039	38
Centre	111	95	106	98	79	489	1 250	39,1
Champagne-Ardenne	49	42	61	31	43	226	558	40,5
Corse	24	7	23	15	9	78	185	42,2
Franche-Comté	39	35	42	38	40	194	533	36,4
Haute-Normandie	47	35	44	41	37	204	593	34,4
Île-de-France	94	103	112	116	100	525	1 774	29,6
Languedoc-Roussillon	97	114	102	106	104	523	1 365	38,3
Limousin	28	32	26	19	17	122	288	42,4
Lorraine	57	62	65	62	51	297	772	38,5
Midi-Pyrénées	132	119	129	123	108	611	1 262	48,4
Nord - Pas-de-Calais	74	68	71	54	65	332	899	36,9
Pays de la Loire	92	92	97	103	97	481	1 301	37
Picardie	66	69	59	41	51	286	865	33,1
Poitou-Charentes	64	65	56	81	51	317	841	37,7
Provence-Alpes-Côte d'Azur	172	141	141	139	141	734	1 963	37,4
Rhône-Alpes	191	138	188	139	130	786	2 001	39,3
Métropole	1 709	1 576	1 707	1 537	1 455	7 984	21 123	37,8
Ensemble des 4 DOM	60	54	56	68	42	280	884	31,7
France entière	1 769	1 630	1 763	1 605	1 497	8 264	22 007	37,6

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - 75 ANS ET PLUS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

683

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de 75 ans et +
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	9	10	13	10	7	49	459	10,7
Aquitaine	51	33	34	39	23	180	1 235	14,6
Auvergne	17	13	19	13	28	90	574	15,7
Basse-Normandie	19	16	17	12	16	80	567	14,1
Bourgogne	17	14	17	22	14	84	799	10,5
Bretagne	32	31	38	28	29	158	1 039	15,2
Centre	29	33	26	29	23	140	1 250	11,2
Champagne-Ardenne	16	13	12	14	15	70	558	12,5
Corse	3	2	2	3	2	12	185	6,5
Franche-Comté	4	12	17	14	12	59	533	11,1
Haute-Normandie	14	16	11	17	10	68	593	11,5
Île-de-France	36	53	32	30	46	197	1 774	11,1
Languedoc-Roussillon	34	26	30	26	21	137	1 365	10
Limousin	8	7	21	8	4	48	288	16,7
Lorraine	18	20	13	14	19	84	772	10,9
Midi-Pyrénées	35	48	28	36	38	185	1 262	14,7
Nord - Pas-de-Calais	11	10	18	13	19	71	899	7,9
Pays de la Loire	29	22	37	34	35	157	1 301	12,1
Picardie	15	17	15	14	10	71	865	8,2
Poitou-Charentes	19	22	15	21	19	96	841	11,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	56	55	46	59	45	261	1 963	13,3
Rhône-Alpes	56	56	47	44	43	246	2 001	12,3
Métropole	528	529	508	500	478	2 543	21 123	12
Ensemble des 4 DOM	9	6	7	5	2	29	884	3,3
France entière	537	535	515	505	480	2 572	22 007	11,7

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - ACCIDENTS AVEC JEUNE CONDUCTEUR PRÉSUMÉ RESPONSABLE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accident jeune cond.
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	24	31	18	23	18	114	459	24,8
Aquitaine	51	41	51	46	47	236	1 235	19,1
Auvergne	32	18	29	25	30	134	574	23,3
Basse-Normandie	22	28	30	27	16	123	567	21,7
Bourgogne	33	50	40	39	33	195	799	24,4
Bretagne	52	58	43	44	44	241	1 039	23,2
Centre	54	60	57	48	53	272	1 250	21,8
Champagne-Ardenne	26	26	17	14	20	103	558	18,5
Corse	12	9	9	6	8	44	185	23,8
Franche-Comté	28	25	24	24	27	128	533	24
Haute-Normandie	34	43	32	28	26	163	593	27,5
Île-de-France	66	70	55	73	81	345	1 774	19,4
Languedoc-Roussillon	48	65	72	43	54	282	1 365	20,7
Limousin	15	19	8	7	8	57	288	19,8
Lorraine	38	48	39	28	38	191	772	24,7
Midi-Pyrénées	71	51	50	69	44	285	1 262	22,6
Nord - Pas-de-Calais	38	58	32	25	40	193	899	21,5
Pays de la Loire	66	63	77	64	60	330	1 301	25,4
Picardie	52	46	37	26	38	199	865	23
Poitou-Charentes	49	32	32	51	39	203	841	24,1
Provence-Alpes-Côte d'Azur	90	96	82	69	67	404	1 963	20,6
Rhône-Alpes	118	88	103	100	101	510	2 001	25,5
Métropole	1 019	1 025	937	879	892	4 752	21 123	22,5
Ensemble des 4 DOM	61	39	50	41	29	220	884	24,9
France entière	1 080	1 064	987	920	921	4 972	22 007	22,6

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - ACCIDENTS DE NUIT EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

685

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de nuit
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	44	44	43	47	36	214	459	46,6
Aquitaine	111	99	115	94	103	522	1 235	42,3
Auvergne	57	32	47	48	53	237	574	41,3
Basse-Normandie	57	51	52	42	37	239	567	42,2
Bourgogne	79	74	71	59	63	346	799	43,3
Bretagne	100	98	87	77	91	453	1 039	43,6
Centre	131	107	112	93	73	516	1 250	41,3
Champagne-Ardenne	52	44	55	40	48	239	558	42,8
Corse	17	20	18	15	17	87	185	47
Franche-Comté	53	45	49	57	45	249	533	46,7
Haute-Normandie	63	50	43	48	42	246	593	41,5
Île-de-France	166	164	154	166	171	821	1 774	46,3
Languedoc-Roussillon	118	139	120	127	117	621	1 365	45,5
Limousin	29	23	20	23	19	114	288	39,6
Lorraine	80	79	71	69	70	369	772	47,8
Midi-Pyrénées	130	107	108	110	96	551	1 262	43,7
Nord - Pas-de-Calais	97	111	85	65	74	432	899	48,1
Pays de la Loire	128	114	102	105	105	554	1 301	42,6
Picardie	98	78	74	60	83	393	865	45,4
Poitou-Charentes	97	79	60	73	65	374	841	44,5
Provence-Alpes-Côte d'Azur	185	173	173	182	158	871	1 963	44,4
Rhône-Alpes	172	165	171	157	146	811	2 001	40,5
Métropole	2 064	1 896	1 830	1 757	1 712	9 259	21 123	43,8
Ensemble des 4 DOM	112	91	108	102	95	508	884	57,5
France entière	2 176	1 987	1 938	1 859	1 807	9 767	22 007	44,4

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - ACCIDENTS AVEC CONDUCTEUR ALCOOLISÉ
EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	15	21	23	16	11	86	381	22,6
Aquitaine	69	51	66	52	64	302	993	30,4
Auvergne	29	11	38	17	39	134	489	27,4
Basse-Normandie	34	29	32	35	28	158	512	30,9
Bourgogne	51	42	38	34	46	211	685	30,8
Bretagne	59	69	54	48	63	293	850	34,5
Centre	76	44	71	60	43	294	1 050	28
Champagne-Ardenne	24	21	46	24	22	137	445	30,8
Corse	7	11	15	9	6	48	138	34,8
Franche-Comté	35	27	27	32	18	139	442	31,4
Haute-Normandie	27	19	22	24	21	113	415	27,2
Île-de-France	60	51	64	70	74	319	1 334	23,9
Languedoc-Roussillon	38	60	44	69	77	288	880	32,7
Limousin	15	15	9	13	12	64	243	26,3
Lorraine	39	44	47	44	37	211	659	32
Midi-Pyrénées	56	55	69	60	48	288	952	30,3
Nord - Pas-de-Calais	35	62	26	28	32	183	649	28,2
Pays de la Loire	80	73	74	76	81	384	1 054	36,4
Picardie	50	32	51	38	50	221	645	34,3
Poitou-Charentes	55	40	42	53	44	234	704	33,2
Provence-Alpes-Côte d'Azur	61	72	61	60	59	313	1 341	23,3
Rhône-Alpes	116	84	99	101	89	489	1 571	31,1
Métropole	1 031	933	1 018	963	964	4 909	16 432	29,9
Ensemble des 4 DOM	44	39	46	49	43	221	619	35,7
France entière	1 075	972	1 064	1 012	1 007	5 130	17 051	30,1

Source
ONISR,
fichier
national des
accidents
corporels

* Les accidents avec un conducteur ayant été percuté par un véhicule ou un conducteur en fuite ne sont pas pris en compte.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ 2007 PAR RÉGION - ACCIDENTS AVEC CONDUCTEUR OU PIÉTON ALCOOLISÉS
EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	16	23	24	17	13	93	459	20,3
Aquitaine	71	53	71	55	68	318	1 235	25,7
Auvergne	31	12	40	22	39	144	574	25,1
Basse-Normandie	35	34	35	40	31	175	567	30,9
Bourgogne	52	43	40	35	48	218	799	27,3
Bretagne	71	77	58	52	75	333	1 039	32,1
Centre	78	45	74	64	46	307	1 250	24,6
Champagne-Ardenne	25	21	47	26	23	142	558	25,4
Corse	7	11	15	10	6	49	185	26,5
Franche-Comté	37	29	27	34	19	146	533	27,4
Haute-Normandie	29	21	24	26	25	125	593	21,1
Île-de-France	63	54	73	77	80	347	1 774	19,6
Languedoc-Roussillon	40	67	48	72	83	310	1 365	22,7
Limousin	15	15	10	13	12	65	288	22,6
Lorraine	41	45	48	47	42	223	772	28,9
Midi-Pyrénées	57	56	72	62	53	300	1 262	23,8
Nord - Pas-de-Calais	38	65	26	29	33	191	899	21,2
Pays de la Loire	84	76	76	77	86	399	1 301	30,7
Picardie	50	34	52	40	55	231	865	26,7
Poitou-Charentes	62	41	43	53	47	246	841	29,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur	63	78	63	62	60	326	1 963	16,6
Rhône-Alpes	125	90	103	108	97	523	2 001	26,1
Métropole	1 090	990	1 069	1 021	1 041	5 211	21 123	24,7
Ensemble des 4 DOM	50	44	54	58	52	258	884	29,2
France entière	1 140	1 034	1 123	1 079	1 093	5 469	22 007	24,9

Source :
ONISR, fichier
national
des accidents
corporels.

* Les accidents avec un conducteur ayant été percuté par un véhicule ou un conducteur en fuite ne sont pas pris en compte.

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

RAPPORTS ET ACTES

D. Mignot, J.-P. Mizzi (coord. générale), L. Carnis, M.-L. Gallenne, B. Laumon *et al.* (coord. thématique), E. Amoros, J.-P. Assailly, S. Cohen *et al.* (collab.), *L'insécurité routière : facteurs et mesures. Des enseignements pour la France.* Rapport pour l'Assemblée nationale : mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière, 2011.

P. Delhomme, Rapport d'information au nom de la mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière, rapport d'information pour la mission parlementaire à l'Assemblée Nationale sur la sécurité routière le 19 octobre 2011. (Tome I - p. 244, annexes page 254).

J. Etienne, B. Laumon, F. Bonin (coord. scientifique), M. Hours, E. Lagarde, P. Van Elslande *et al.* (collab.), F. Hamelin, J.-L. Martin, D. Mignot,). Expertise collective *Téléphone et Sécurité routière.* Rapport INSERM – IFSTTAR ISBN 978-2-85598-879-9, 2011, 269 pages.

P. Van Elslande, M. Jaffard, J.-Y. Fournier *et al.* *Stupéfiants et accidents mortels (projet SAM). Analyse accidentologique des défaillances de conduite sous influence de l'alcool et/ou du cannabis,* coll. Focus, Consommations et conséquences, OFDT/ IFSTTAR, Paris, 2011, 65 pages.

E. Amoros, *Estimating the true number of serious road casualties.* chapter 5 : In : Reporting on serious road traffic casualties: Combining and using different data sources for sound understanding of non-fatal road traffic crashes. OECD-ITF. IRTAD (éd.), 2011, pages 75-90.

B. Laumon, B. Gadegbeku, J.-L. Martin, et le groupe SAM. *Stupéfiants et accidents mortels (SAM) : analyse épidémiologique,* 2^e partie, OFDT (éd.), Paris, 2011.

M. Jaffard, P. Van Elslande, (2011), *Perceptibilité des deux-roues motorisés : état d'avancement de la partie expérimentale,* Convention Fondation sécurité routière n° 2009/MP/05, IFSTTAR, 2011, 40 pages.

I. Ragot-Court, P. Van Elslande, N. Clabaux *et al.* Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés, Rapport final Projet COMPAR, Convention IFSTTAR/DSCR n° 0007202, IFSTTAR, 2011, 198 pages.

Q. Valcke, D. Fleury, J.-F. Peytavin *et al.* *Analyse de l'accidentologie des véhicules lourds : poids lourds, véhicules utilitaires et bus.* Projet : L'espace des risques routiers, Contribution au rapport final, Convention IFSTTAR/DRI n° 08 MT S 027 et n° 08 MT S 028, PREDIT G02, IFSTTAR, 2011, 163 pages.

J. Broughton, J. Knowles, G. Yannis *et al.* *Assembly of Basic Fact Sheets* – 2010. Deliverable D3.2 of the EC FP7 Project DaCoTA, 2011.

E. Dupont, H. Martensen, E. Papadimitriou *et al.* *Road safety management investigation model and questionnaire.* Deliverable 1.2 of the EC FP7, Project DaCoTA, 2011.

G. Yannis, P. Evgenikos, J. Haddak *et al.* Data Warehouse – Intermediate Report, Deliverable 3.3 of the EC FP7, Project DaCoTA. National Technical University of Athens (NTUA), Athens. Loughborough University, Ashby Road, Loughborough, LE11 3TU, UK, March 2011, 68 pages.

K. Machata, R. Bauer, J. Barnes *et al.* contribution. Deliverable 1.3 of the EC FP7, *Project DaCoTA*, 2011.

M. Haddak, E. Moutengou, P. Pochet, I. Licaj, *Projet ISOMERR – Jeunes : Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes. Rapport intermédiaire n° 5 : Analyse de l'enquête cas-témoins : Mobilité, style de vie et risque accidentel* IFSTTAR, Lyon, août 2011.

Annick Billard, B. Ciais Di Benetto, L. Weber (2011), production du Guide de l'animateur des stages de sensibilisation à la sécurité routière (2011), INSERR, collaboration : Squadra Consultants/LW Consultant avec appui scientifique IFSTTAR, oct. 2011.

Collectif (2011), *Évaluer les impacts d'un aménagement urbain sur la sécurité des déplacements, Guide méthodologique*, CERTU, ISBN 978-2-11-099563-6, 1^{er} juillet 2011.

Aménagement et sécurité routière (2011), synthèse de la journée du 4 avril 2011, FSR / CERTU, 32 pages.

Collectif (2011), *Accompagnement des évolutions réglementaires sur la modération de la vitesse en milieu urbain*, fiches, CERTU, 2011.

Collectif (2011), *Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés : aménager et gérer les infrastructures*, guide, 2011

Collectif (2011), *La réglementation concernant les caractéristiques techniques des deux-roues motorisés et des quads, leurs équipements et leurs conditions de conduite*, CERTU, fiche n° 15, 2011.

Collectif (2011), *Londres, plan de sécurité routière, et Ferrare, la cité des bicyclettes*, fiche n° 3 et 4, 2011.

Une voirie pour tous, (2011), programme partenarial, est destiné à construire une culture commune de l'aménagement et de la gestion de la voirie urbaine, approche globale des usagers et de leurs déplacement, CERTU, site www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr > cdrom/cd-FSR2011/

Masters et thèses

C. Gellon, M. Haddak, *Analyse de l'opinion des individus enquête ménages déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise 2005-2006*, université Lumière Lyon 2, Rapport de stage de master 1 : Économie quantitative et décision stratégique, Lyon, septembre 2011.

N. Govinden, E. Randriantovomanana, M. Haddak (dir.), *Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes*. ISOMERR-Jeunes, université Lumière-Lyon 2, stage de master 2 en Économie quantitative d'aide à la décision en entreprises (MQEDE), Lyon, septembre 2011.

M. Pira, M. Haddak (dir), J. Etiemble, B. Laumon, F. Bonin *et al.* (coord.scientifique), M. Hours, E. Lagarde, P. Van Elslande *et al.* (contribution). *Indicateurs d'inégalités sociales et territoriales d'accidents de la route dans le Rhône*, université J. Fourier, Grenoble – université P.-Mendès France-Grenoble-Lyon, Rapport de stage de licence professionnelle santé, biostatistique, septembre 2011.

I. Licaj, (dir. de M. Chiron), *Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'accidents corporels de la route chez les jeunes*. Thèse de doctorat : spécialité épidémiologie (financée par le cluster de la région R. A. dans le cadre du projet ISOMERR-Jeunes), université Claude-Bernard-Lyon 1, EC EDISS n° 205, 2011.

M. Masson, *Rééducation des processus attentionnels : approche sur simulateur de conduite - Application au traumatisme crânien et au vieillissement normal*. Thèse de doctorat : neuropsychologie, université Claude-Bernard, Lyon 1 et IFSTTAR/lescot, Lyon, 2001, 309 pages.

L. Moták, *L'apport des théories métacognitives à l'étude de l'autorégulation chez les conducteurs âgés*. Thèse de doctorat en psychologie cognitive, université Lumière-Lyon 2 et IFSTTAR/lescot, Bron, France, 2011, 178 pages.

M. Ranchet, *Effet de la maladie de Parkinson sur la conduite automobile : implications des fonctions exécutives*. Thèse de doctorat : neuropsychologie, université Claude-Bernard-Lyon 1 et IFSTTAR/Lescot, Lyon, 2011, 230 pages.

V. Boccara, *Développement des compétences en situation de tutelle au cours de la formation initiale à la conduite automobile. Apports croisés de la psychologie ergonomique et de la psychologie sociale*. Dir. de thèse : P. Delhomme (IFSTTAR, LPC), Tuteur : C.Vidal-Gomel, université Paris 8, Thèse soutenue : 13 décembre 2011.

#OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), créé en 1982 et placé auprès du délégué à la sécurité et à la circulation routières - également délégué interministériel à la sécurité routière, a en particulier en charge la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales se rapportant à la sécurité routière.

Chaque année, la publication du bilan de la sécurité routière en France est un moment fort de son activité.

Ce bilan annuel a pour but non seulement de faire connaître l'accidentalité et également de la faire comprendre, en réunissant des données sur l'exposition au risque, le comportement des usagers, ainsi qu'en fournissant des comparaisons internationales.

La présente édition peut être consultée et téléchargée en ligne sur les pages web de l'observatoire à l'adresse : <http://securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>. Vous pouvez retrouver plus facilement ces pages en tapant « ONISR » via n'importe quel moteur de recherche sur Internet. Ces pages Web donnent également accès au baromètre mensuel et aux notes périodiques de l'ONISR sur l'observation du comportement des usagers.



Diffusion
Direction de l'information
légale et administrative
La documentation française
Téléphone : 01 40 15 70 10
www.ladocumentationfrancaise.fr
Imprimé en France
Prix : 35 €

DF : 5SR30800
ISBN : 978-2-11-009066-9

