

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité
de l'année **2016**

**Observatoire national
Interministériel
de la sécurité routière**

Place Beauvau

75800 PARIS Cedex 08

Tél. : 01 49 27 49 27

Mél : onisr-dscr@interieur.gouv.fr

Site : www.securite-routiere.gouv.fr

Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2017

Crédits photos :

Couverture : François Balsamo / Service d'information et de relations publiques des armées – SIRPA, François Cepas / Délégation sécurité routière, Stephan Menoret / Nantes Métropole, Albert Cessieux, AF3V.

Visuels titres chapitres : François Cepas / Sécurité Routière, Jérôme Groisard / Direction de la communication du MI, Cerema DTerIDF, Frédéric Charmeux, La Dépêche.

ISBN 978-2-11-077397-5

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



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

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

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

Coordination rédactionnelle : Manuelle Salathé et le Colonel Thierry Rousseau, chargé de mission forces de l'ordre.

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

Equipes de production :

Valérie Battaglia, Sylvain Belloche, Anne-Sarah Bernagaud, Laurent Cortinas, Florence Decouzon, Laurent Dodet, Laurent Faucher, Fabien Gémy, Francine Gigon, Aurélien Henrion, Benoît Hiron, Rémy Marsolat, Marine Millot, Nathalie Mompert, Pascal Muller, Julie Peleta, Rose-Marie Sibel, Eric Villié et Frédérique Villiers – Cerema ;

Esna Amini, Francis Besnard, Elisabeth Boucher, Mélanie D'Auria, Laurent Decoen, Arnaud Guenivet, Camille Painblanc, Malek Ouhabda, Thierry Rousseau, Manuelle Salathé, Céline Sautecoeur – ONISR.

Constitution du fichier accident :

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

Services partenaires :

- Services de la Délégation à la Sécurité Routière (DSR),
- Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar),
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema),
- Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Commissariat général au développement durable (CGDD),
- Service statistique du ministère de la justice,
- TNS Sofres, IFOP,
- Sociétés concessionnaires d'autoroute (ASFA, SANEF),
- Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle (UTAC).

Sommaire

L'essentiel 7

| | |
|--|----|
| Vision d'ensemble | 8 |
| Aide-mémoire de l'accidentalité en France | 10 |
| Indicateurs départementaux de sécurité routière | 12 |
| Indicateurs régionaux de sécurité routière | 14 |
| Indicateurs urbains de sécurité routière | 15 |
| Le fichier national des données BAAC - définitions | 16 |

Analyse générale 17

| | |
|---|----|
| Les territoires métropolitains | 18 |
| Les Outre-mer | 22 |
| Les usagers | 24 |
| La typologie des accidents | 28 |
| Evolution et saisonnalité de la mortalité routière | 30 |
| La France dans l'Europe de la sécurité routière | 32 |
| Le coût de l'insécurité routière | 34 |
| La prise en compte des personnes gravement blessées | 35 |
| Perspectives à l'horizon 2020 et grands enjeux | 36 |

Analyses thématiques 39

| | |
|--|----|
| Les piétons | 40 |
| Les cyclistes | 42 |
| Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes | 44 |
| Les deux-roues motorisés : les motocyclistes | 46 |
| Les usagers de véhicules de tourisme | 49 |
| Les accidents impliquant un véhicule utilitaire | 52 |
| Les accidents impliquant un poids lourd | 54 |
| Les accidents impliquant un autocar | 56 |
| Les accidents impliquant un autobus | 57 |
| Les accidents impliquant un train ou un tramway | 58 |
| Les accidents selon les caractéristiques des véhicules | 60 |
| Les accidents impliquant un véhicule étranger | 62 |
| Les enfants et adolescents | 64 |
| Les conducteurs novices | 66 |
| Les jeunes adultes | 68 |
| Les seniors | 70 |
| Les autoroutes | 72 |
| Les routes hors agglomération | 74 |
| Les routes et rues en agglomération | 76 |
| Les accidents contre obstacles fixes | 78 |
| Les accidents liés au travail | 80 |
| Les longs week-ends et grandes migrations | 82 |
| Microthématiques | 84 |

Facteurs comportementaux

87

| | |
|--|-----|
| La responsabilité présumée | 88 |
| La vitesse | 90 |
| Le non-respect des règles de circulation | 92 |
| L'alcool | 94 |
| Les stupéfiants | 96 |
| La santé | 98 |
| Le défaut d'attention | 100 |
| La ceinture | 101 |
| L'équipement du cycliste | 102 |
| L'équipement en deux-roues motorisé | 103 |
| Les comportements déclarés des conducteurs | 104 |
| Les infractions | 106 |
| Le permis à points | 108 |
| Les condamnations | 110 |

Registres d'intervention

113

| | |
|--|-----|
| Historique | 114 |
| Le management de la sécurité routière | 116 |
| Les véhicules | 118 |
| L'infrastructure routière | 120 |
| Les usagers de la route | 122 |
| La recherche et les études | 124 |
| Les 10 études marquantes (détail page 113) | 126 |
| Comparaisons internationales | 136 |

Annexes

139

| | |
|---|-----|
| Le BAAC | 140 |
| Le fichier national des accidents | 141 |
| Les grandes dates de la sécurité routière | 142 |
| Le barème des retraits de points | 147 |
| La démographie | 148 |
| La mobilité et les déplacements | 149 |
| Le réseau routier | 150 |
| Le parc automobile des ménages | 152 |
| Le parc deux-roues motorisés des ménages | 154 |
| Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD | 156 |
| Accidentalité par département | 160 |
| Les données brutes des victimes des accidents de la circulation | 162 |
| Les données brutes des conducteurs impliqués, métropole | 168 |
| Les séries longues du BAAC | 170 |
| Gravité des lésions et séquelles | 179 |
| Glossaire et sigles | 180 |
| Bibliographie | 182 |





L'essentiel

| | |
|---|-----------|
| Vision d'ensemble | 8 |
| Aide-mémoire de l'accidentalité en France | 10 |
| Indicateurs départementaux de sécurité routière | 12 |
| Indicateurs régionaux de sécurité routière | 14 |
| Indicateurs urbains de sécurité routière | 15 |
| Le fichier national des données BAAC - définitions | 16 |

Vision d'ensemble

Après deux ans de hausse, la mortalité routière se stabilise en 2016 avec +0,46 % par rapport à 2015 (+16 tués en métropole soit moins de 2 jours de mortalité moyenne quotidienne, avec une année 2016 bissextile).

Par rapport à 2010, les décès de piétons et de cyclistes augmentent respectivement de +15 % et +10 %, et les décès de seniors (65 ans et plus) de +16 %.

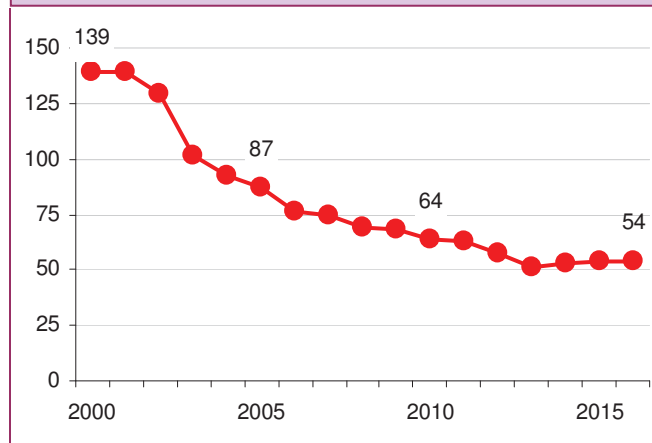
Bilan de l'accidentalité en France (métropole+DOM)

| | | Accidents corporels | Tués à 30 jours | Blessés | dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|--------|---------------------|-----------------|---------|---------------------------|
| Année 2016 | | 59 432 | 3 655 | 75 127 | 28 376 |
| Année 2015 | | 58 654 | 3 616 | 73 384 | 27 717 |
| Evolution 2016 / 2015 | nombre | + 778 | + 39 | + 1 743 | + 659 |
| | % | + 1.3% | + 1.1% | + 2.4% | + 2.4% |

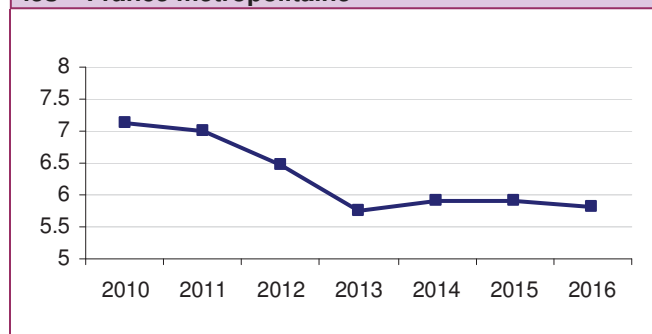
Bilan de l'accidentalité en métropole

| | | Accidents corporels | Tués à 30 jours | Blessés | dont blessés hospitalisés |
|-----------------------|--------|---------------------|-----------------|---------|---------------------------|
| Année 2016 | | 57 522 | 3 477 | 72 645 | 27 187 |
| Année 2015 | | 56 603 | 3 461 | 70 802 | 26 595 |
| Evolution 2016 / 2015 | nombre | + 919 | + 16 | + 1 843 | + 592 |
| | % | + 1.6% | + 0.5% | + 2.6% | + 2.2% |

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



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



Sources : ONISR, SOeS

3 655 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2016 (+1,1 %), dont 3 477 en métropole (+0,5 %) et 178 dans les départements d'outre-mer (+14,8 %). La mortalité s'est accrue de 39 décès par rapport à 2015 (+16 en métropole, +23 dans les DOM).

La France (métropole + DOM) est au 14^{ème} rang de l'Union européenne : 55 personnes ont été tuées par million d'habitants ; ce taux est de 54 en métropole et de 84 dans les DOM. En métropole sur la période 2012-2016, seuls 30 départements sont en-dessous de la moyenne nationale.

En revanche, la mortalité rapportée au trafic (en milliards de kilomètres parcourus par les véhicules) s'établit pour la France métropolitaine à 5,8 en 2016, soit en-dessous de la moyenne européenne de 6, et un taux proche de celui atteint en 2013 (5,76).

Le fichier national des accidents corporels (BAAC) enregistre 28 376 personnes hospitalisées plus de 24 h, dont 27 187 en métropole (+2,2 % par rapport à 2015) et 1 189 dans les DOM (+6,0 %).

Usagers

En métropole, 1 760 usagers de **véhicules de tourisme** ont été tués en 2016, ils représentent 51 % de la mortalité routière. Les décès d'usagers de véhicules de tourisme ont baissé de -2,0 % par rapport à 2015, après une forte hausse (+8,0 %) entre 2014 et 2015. Depuis 2010 la mortalité des usagers de VT a baissé de -16,9 % contre -12,9 % pour l'ensemble des usagers.

Les usagers de **deux-roues motorisés** représentent 21 % des décès avec 613 **motocyclistes** et 121 **cyclomotoristes** tués en 2016. La mortalité motocycliste stagne en 2016 (-1 décès par rapport à 2015), son évolution par rapport à 2010 est identique à celle de la mortalité générale (-12,9 %). Le nombre de cyclomotoristes tués poursuit sa forte décroissance (-22 % par rapport à 2015, -51 % par rapport à 2010).

Les **piétons** et les **cyclistes** sont les deux catégories d'usagers présentant la plus forte hausse de la mortalité en 2016 (respectivement +19,4 % et +8,7 %), après toutefois une nette baisse l'année précédente (-6,2 % et -6,3 %). Sur le moyen terme, ce sont les deux seules catégories d'usagers dont la mortalité est supérieure en 2016 à son niveau de 2010 (respectivement +15 % et +10 %).

La mortalité des usagers de **véhicules utilitaires légers** augmente de 120 décès en 2015 à 130 en 2016 (dont 12 dans le seul accident de Montbeugny en mars 2016).

55 personnes ont été tuées en **poids lourd** (chiffre stable), 8 en **autobus** et 4 en **autocar**.

Chiffres clés

- Parmi les 3 477 personnes décédées en 2016 sur les routes de France métropolitaine :
- les trois quarts étaient des hommes (2 639), pour un quart de femmes (838) ;
 - plus de 2 000 sont décédées sur des routes hors agglomérations (2 188) ;
 - 801 avaient entre 0 et 24 ans (23 %) ;
 - 718 ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice (permis de moins de 2 ans) ;
 - plus de 700 étaient en deux-roues motorisé (734) ;
 - plus de 550 étaient piétons (559), dont plus de la moitié (289) étaient âgés de 65 ans ou plus ;
 - 819 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool (29 % des personnes tuées).
 - au moins 354 ne portaient pas la ceinture de sécurité.

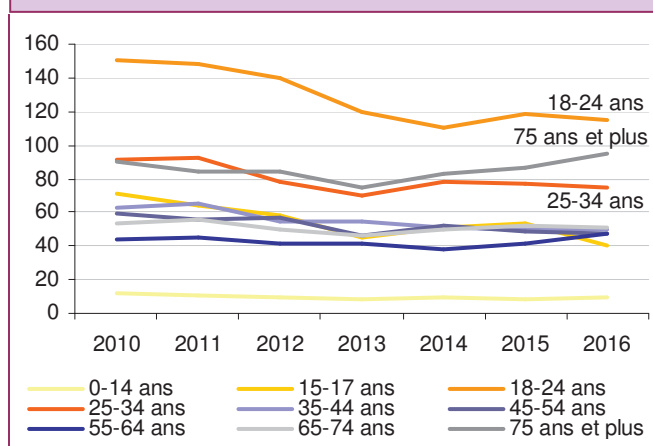
La mortalité routière dans les cinq départements d'outre-mer s'élève à 178 personnes tuées en 2016, en hausse de + 14,8 % par rapport à 2015 et en baisse de - 1,7 % par rapport à 2010. 37 % sont des usagers de deux-roues motorisés et 32 % ont moins de 25 ans.

Classes d'âge

A l'exception des plus jeunes (0-14 ans) dont le nombre de décès passe de 101 à 108, la mortalité des classes d'âge de 15 à 44 ans baisse de façon significative (- 4,6 %) alors que celle des 45 ans et plus s'accroît de + 5,7 %. Sur la période 2010-2016, les baisses les plus fortes concernent les 15-17 ans (- 40 %) et les 18-24 ans (- 28 %), alors que les décès des 75 ans et plus ont augmenté de + 13 % et ceux des 65-74 ans de + 21 %.

Rapporté à leur population, les jeunes de 18-24 ans restent les plus touchés en 2016 : 112 jeunes tués pour un million (j/M) de 18-19 ans (169 j/M pour les seuls garçons), 117 j/M de 20-24 ans (188 pour les seuls garçons), alors que la moyenne est en France métropolitaine de 54 p/M d'habitants.

Évolution de la mortalité rapportée à la population selon la classe d'âge entre 2010 et 2016



Réseaux routiers

Après une hausse de + 23 % en 2015, la mortalité sur autoroute baisse nettement en 2016 (- 9,4 %). Elle a toutefois augmenté de + 13 % depuis 2010. A l'inverse la mortalité en agglomération croît de + 3,1 %, tandis que le nombre de décès sur route hors agglomération est quasi-stable (+ 0,6 %). Leur évolution par rapport à 2010 est respectivement de - 10 % et - 17 %.

Facteurs comportementaux

La vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels selon les forces de l'ordre (citée dans 31 % des cas comme cause principale)¹.

Parmi les conduites addictives, l'alcool serait cause principale de 19 % des accidents mortels, 29 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcool dépassant le taux légal. Les stupéfiants seraient cause principale de 9 % des accidents mortels, mais 22 % des décès routiers interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur testé positif.

Le refus de priorité serait cause principale de 13 % des accidents mortels, l'inattention-téléphone de 9 %.

Le non-port de la ceinture est encore fréquent : le fichier BAAC enregistre 354 conducteurs ou passagers tués en 2016 qui n'étaient pas ou mal ceinturés (20 % des usagers tués des véhicules avec le port de ceinture renseigné).

Objectif 2020 : moins de 2 000 tués

L'objectif de réduire de moitié la mortalité routière entre 2010 et 2020 impose d'agir sur l'ensemble véhicule-infrastructure-usagers, utiliser l'éducation routière pour réduire les comportements à risque, et cibler les usagers surreprésentés :

- les jeunes de 18 à 29 ans, 25,8 % de la mortalité, mais 14,0 % de la population ;
- les deux-roues motorisés, 21,1 % de la mortalité, 43 % des blessés graves, mais 1,9 % du trafic ;
- les piétons et cyclistes, 20,7 % de la mortalité, et 26 % des blessés graves. 52 % des piétons tués et 41 % des cyclistes tués ont 65 ans ou plus.
- les seniors de 65 ans et plus, 25,5 % des tués, et dont la population est en forte augmentation du fait du vieillissement de la génération du « baby boom ».

¹ Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2016, ONISR, 2017.

Aide-mémoire de l'accidentalité en France

| | Nombre de personnes tuées en 2016 | Part dans la mortalité en 2016 | Evolution de la mortalité 2016/2015 | | Evolution de la mortalité 2016/2010 | Evolution de la mortalité 2010/2000 |
|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|---------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | | | Nombre | % | | |
| France métropolitaine | 3 477 | 95.1% | + 16 | + 0.5% | - 12.9% | - 51.1% |
| Départements d'outre-mer | 178 | 4.9% | + 23 | + 14.8% | - 1.7% | - 43.6% |
| France (métropole + DOM) | 3 655 | 100% | + 39 | + 1.1% | - 12.4% | - 50.9% |

Indicateurs métropole

Catégorie d'usagers :

| | | | | | | |
|----------------------------------|-------|-------|------|---------|----------|---------|
| Piétons | 559 | 16.1% | + 91 | + 19.4% | + 15.3% | - 42.8% |
| Cyclistes | 162 | 4.7% | + 13 | + 8.7% | + 10.2% | - 46.2% |
| Cyclomotoristes | 121 | 3.5% | - 34 | - 21.9% | - 51.2% | - 46.2% |
| Motocyclistes | 613 | 17.6% | - 1 | - 0.2% | - 12.9% | - 25.7% |
| Usagers de véhicules de tourisme | 1 760 | 50.6% | - 36 | - 2.0% | - 16.9% | - 60.4% |
| Usagers de véhicules utilitaires | 130 | 3.7% | + 10 | + 8.3% | - 11.0% | + 82.5% |
| Usagers de poids lourds | 55 | 1.6% | - 1 | - 1.8% | - 15.4% | - 47.6% |
| Transports en commun | 12 | 0.3% | - 31 | - 72.1% | + 200.0% | - 80.0% |
| Voitures et tricycles | 30 | 0.9% | + 5 | + 20.0% | 0 | + 15.4% |
| Autres | 35 | 1.0% | 0 | 0 | - 23.9% | + 27.8% |

Classe d'âge :

| | | | | | | |
|----------------|-----|-----|------|---------|---------|---------|
| 0-14 ans | 108 | 3% | + 7 | + 6.9% | - 16.9% | - 64.6% |
| 15-17 ans | 96 | 3% | - 29 | - 23.2% | - 40.4% | - 54.5% |
| 18-24 ans | 597 | 17% | - 22 | - 3.6% | - 28.2% | - 52.4% |
| 25-44 ans | 994 | 29% | - 30 | - 2.9% | - 20.4% | - 53.7% |
| 45-64 ans | 796 | 23% | + 35 | + 4.6% | - 7.0% | - 43.2% |
| 65- 74 ans | 320 | 9% | + 8 | + 2.6% | + 21.2% | - 58.2% |
| 75 ans et plus | 566 | 16% | + 47 | + 9.1% | + 13.2% | - 31.2% |

Type de route :

| | | | | | | |
|---------------------------|-------|-----|------|--------|---------|---------|
| Autoroutes | 270 | 8% | - 28 | - 9.4% | + 5.5% | - 56.2% |
| Routes hors agglomération | 2 188 | 63% | + 13 | + 0.6% | - 15.9% | - 50.9% |
| Agglomération | 1 019 | 29% | + 31 | + 3.1% | - 10.1% | - 50.4% |

Sexe :

| | | | | | | |
|--------|-------|-------|------|--------|---------|---------|
| Hommes | 2 639 | 75.9% | + 35 | + 1.3% | - 13.2% | - 51.0% |
| Femmes | 838 | 24.1% | - 19 | - 2.2% | - 12.1% | - 51.7% |

Type d'occupant :

| | | | | | | |
|------------------------------|-------|-------|------|---------|---------|---------|
| Conducteurs | 2 374 | 68.3% | + 3 | + 0.1% | - 16.3% | - 49.0% |
| Passagers | 544 | 15.6% | - 78 | - 12.5% | - 19.0% | - 62.0% |
| Conducteurs novices | 325 | 9.3% | + 5 | + 1.6% | - 25.5% | ND |
| Usagers non ou mal ceinturés | 354 | 10.2% | - 27 | - 7.1% | - 27.0% | ND |

Dans un accident impliquant un conducteur :

| | | | | | | |
|-------------------------------------|-----|-------|------|---------|---------|---------|
| novice (permis moins de 2 ans) | 718 | 20.6% | + 18 | + 2.6% | - 26.2% | - 51.7% |
| avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l | 819 | 23.6% | - 47 | - 5.4% | - 15.0% | - 40.4% |
| avec test positif aux stupéfiants | 488 | 14.0% | - 13 | - 2.6% | - 6.5% | ND |
| avec attention perturbée | 285 | 8.2% | + 60 | + 26.7% | - 9.8% | ND |
| fatigué ou ayant eu un malaise | 310 | 8.9% | - 17 | - 5.2% | - 0.6% | ND |
| de poids lourd | 493 | 14.2% | + 20 | + 4.2% | - 11.5% | - 47.8% |

Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir de pourcentage de tests positifs/résultat test connu :

| | | | | | | |
|-------------------------------------|------|-------|------|--------|---------|---------|
| avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l | 1009 | 29.0% | - 47 | - 4.5% | - 18.0% | - 51.0% |
| avec test positif aux stupéfiants | 752 | 21.6% | - 38 | - 4.8% | - 27.2% | ND |

| | | | | | | |
|------------------------|--------------|-------------|-------------|---------------|----------------|----------------|
| Total métropole | 3 477 | 100% | + 16 | + 0.5% | - 12.9% | - 51.1% |
|------------------------|--------------|-------------|-------------|---------------|----------------|----------------|

| Age des conducteurs / piétons | Vélo | | Cyclo | | Moto | | Véhicule de tourisme | | Poids lourds | | Autre véhicule | Ensemble des conducteurs | | Piétons | |
|-------------------------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|----------------------|-------------|--------------|-------------|----------------|--------------------------|-------------|------------|-------------|
| | Nb* | % 0,5 g/l** | Nb* | % 0,5 g/l** | Nb* | % 0,5 g/l** | Nb* | % 0,5 g/l** | Nb* | % 0,5 g/l** | Nb* | Nb* | % 0,5 g/l** | Nb* | % 0,5 g/l** |
| 0-14 ans | 11 | 0% | 3 | 0% | 1 | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 16 | 0% | 36 | 0% |
| 15-17 ans | 5 | 20% | 28 | 0% | 11 | 11% | 9 | 17% | 0 | 0 | 1 | 54 | 7% | 18 | 11% |
| 18-24 ans | 12 | 25% | 29 | 33% | 110 | 12% | 603 | 28% | 17 | 0% | 59 | 830 | 24% | 58 | 50% |
| 25-44 ans | 19 | 40% | 31 | 54% | 295 | 23% | 1 067 | 27% | 209 | 3% | 267 | 1 888 | 22% | 107 | 39% |
| 45-64 ans | 58 | 7% | 32 | 50% | 215 | 25% | 794 | 15% | 222 | 0% | 188 | 1 509 | 14% | 105 | 27% |
| 65-74 ans | 38 | 9% | 4 | 25% | 21 | 7% | 293 | 5% | 10 | 0% | 41 | 407 | 5% | 74 | 10% |
| 75 ans et plus | 31 | 0% | 3 | 0% | 6 | 0% | 337 | 3% | 2 | 0% | 23 | 402 | 3% | 225 | 2% |
| Total | 174 | 12% | 130 | 33% | 659 | 21% | 3 103 | 20% | 460 | 1% | 580 | 5 106 | 17% | 623 | 20% |

* Nb : Nombre total de conducteurs (ou piétons) impliqués dans un accident mortel.

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

| | Nombre de blessés hospitalisés (BH) en 2016 | Part dans la totalité des BH en 2016 | Evolution des BH 2016/2015 | | Evolution des BH 2016/2010 | Nb d'hospitalisés pour 1 personne tuée |
|--------------------------|---|--------------------------------------|----------------------------|--------|----------------------------|--|
| | | | Nombre | % | | |
| France métropolitaine | 27 187 | 95.8% | + 592 | + 2.2% | - 10.5% | 8 |
| Départements d'outre-mer | 1 189 | 4.2% | + 67 | + 6.0% | + 25.0% | 7 |
| France (métropole + DOM) | 28 376 | 100% | + 659 | + 2.4% | - 9.5% | 8 |

Indicateurs métropole

Catégorie d'usagers :

| | | | | | | |
|----------------------------------|--------|-------|-------|---------|---------|----|
| Piétons | 4 289 | 15.8% | - 42 | - 1.0% | - 6.4% | 8 |
| Cyclistes | 1 455 | 5.4% | - 62 | - 4.1% | + 6.9% | 9 |
| Cyclomotoristes | 2 554 | 9.4% | - 129 | - 4.8% | - 37.7% | 21 |
| Motocyclistes | 5 562 | 20.5% | + 48 | + 0.9% | - 9.2% | 9 |
| Usagers de véhicules de tourisme | 11 890 | 43.7% | + 870 | + 7.9% | - 4.5% | 7 |
| Usagers de véhicules utilitaires | 752 | 2.8% | - 46 | - 5.8% | - 18.3% | 6 |
| Usagers de poids lourds | 255 | 0.9% | + 6 | + 2.4% | - 29.8% | 5 |
| Transports en commun | 67 | 0.2% | - 31 | - 31.6% | - 13.0% | 6 |
| Voiturettes et tricycles | 141 | 0.5% | - 19 | - 11.9% | - 0.7% | 5 |
| Autres | 222 | 0.8% | - 3 | - 1.3% | - 17.2% | 6 |

Classe d'âge :

| | | | | | | |
|----------------|-------|-------|-------|--------|---------|----|
| 0-14 ans | 1 832 | 6.7% | - 2 | - 0.1% | - 15.4% | 17 |
| 15-17 ans | 1 724 | 6% | + 30 | + 1.8% | - 26.4% | 18 |
| 18-24 ans | 4 956 | 18.2% | + 43 | + 0.9% | - 21.3% | 8 |
| 25-44 ans | 8 498 | 31% | + 89 | + 1.1% | - 13.2% | 9 |
| 45-64 ans | 6 386 | 23.5% | + 239 | + 3.9% | + 1.3% | 8 |
| 65- 74 ans | 1 823 | 7% | + 155 | + 9.3% | + 22.9% | 6 |
| 75 ans et plus | 1 965 | 7.2% | + 36 | + 1.9% | - 2.2% | 3 |

Type de route :

| | | | | | | |
|---------------------------|--------|-------|-------|--------|---------|----|
| Autoroutes | 2 019 | 7.4% | + 26 | + 1.3% | - 6.4% | 7 |
| Routes hors agglomération | 11 560 | 43% | + 513 | + 4.6% | - 7.1% | 5 |
| Agglomération | 13 608 | 50.1% | + 53 | + 0.4% | - 13.8% | 13 |

Sexe :

| | | | | | | |
|--------|--------|-------|-------|--------|---------|----|
| Hommes | 18 838 | 69.3% | + 347 | + 1.9% | - 7.7% | 7 |
| Femmes | 8 349 | 30.7% | + 245 | + 3.0% | - 16.4% | 10 |

Type d'occupant :

| | | | | | | |
|------------------------------|--------|-------|-------|--------|---------|---|
| Conducteurs | 17 889 | 65.8% | + 385 | + 2.2% | - 10.7% | 8 |
| Passagers | 5 009 | 18.4% | + 249 | + 5.2% | - 13.2% | 9 |
| Conducteurs novices | 2 555 | 9.4% | + 217 | + 9.3% | - 16.6% | 8 |
| Usagers non ou mal ceinturés | 635 | 2.3% | - 17 | - 2.6% | - 27.5% | 2 |

Dans un accident impliquant un conducteur :

| | | | | | | |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|---------|---------|----|
| novice (permis moins de 2 ans) | 6386 | 23.5% | + 433 | + 7.3% | - 18.5% | 9 |
| avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l | 3 353 | 12.3% | + 57 | + 1.7% | - 13.0% | 4 |
| avec test positif aux stupéfiants | 1793 | 6.6% | + 170 | + 10.5% | + 48.1% | 4 |
| avec attention perturbée | 2 726 | 10.0% | - 11 | - 0.4% | - 12.0% | 10 |
| fatigué ou ayant eu un malaise | 1711 | 6.3% | + 33 | + 2.0% | - 2.8% | 6 |
| de poids lourd | 1 421 | 5.2% | - 23 | - 1.6% | - 18.1% | 3 |

| | | | | | | |
|------------------------|---------------|-------------|--------------|---------------|----------------|----------|
| Total métropole | 27 187 | 100% | + 592 | + 2.2% | - 10.5% | 8 |
|------------------------|---------------|-------------|--------------|---------------|----------------|----------|

Bilan de l'année 2016 France métropolitaine

| | Accidents corporels | dont Accidents mortels | Victimes (T+BH+BL) | Tués à 30 jours (T) | Blessés hospitalisés (BH) | Blessés légers (BL) |
|------------------------|---------------------|------------------------|--------------------|---------------------|---------------------------|---------------------|
| Année 2016 | 57 522 | 3 228 | 76 122 | 3 477 | 27 187 | 45 458 |
| Année 2015 | 56 603 | 3 160 | 74 263 | 3 461 | 26 595 | 44 207 |
| Différence 2016 / 2015 | 919 | 68 | 1 859 | 16 | 592 | 1 251 |
| Evolution 2016 / 2015 | 1.6% | 2.2% | 2.5% | 0.5% | 2.2% | 2.8% |

Indicateurs départementaux de sécurité routière

| | Personnes tuées | | | | | | en moyenne 2012-2016 part dans la mortalité des personnes tuées | | | | |
|----|-------------------------|------------|---------------------|--|---|---|---|--|---|--|-----|
| | Evolution 2016/2010 | total 2016 | Evolution 2016/2015 | taux moyen 2012-2016 | | | en 2RM | dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans | dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu | dans un accident avec conducteur drogué / drogue connu | |
| | | | | tous âges pour 1 million habitants (pop. 2016) | des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2016) | des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2016) | | | | | |
| 1 | Ain | + 9% | 59 | + 55% | 68 | 194 | 76 | 25% | 20% | 34% | 25% |
| 2 | Aisne | - 15% | 35 | - 3% | 67 | 162 | 51 | 22% | 18% | 36% | 19% |
| 3 | Allier | - 2% | 41 | + 37% | 86 | 233 | 75 | 16% | 24% | 31% | 16% |
| 4 | Alpes-de-Haute-Provence | + 37% | 26 | + 18% | 123 | 481 | 109 | 34% | 24% | 27% | 25% |
| 5 | Hautes-Alpes | - 27% | 11 | + 10% | 87 | 231 | 95 | 25% | 30% | 33% | 30% |
| 6 | Alpes-Maritimes | - 2% | 59 | + 5% | 52 | 92 | 55 | 47% | 24% | 30% | 24% |
| 7 | Ardèche | 0% | 25 | - 11% | 74 | 210 | 102 | 24% | 21% | 22% | 36% |
| 8 | Ardennes | + 13% | 17 | + 89% | 48 | 112 | 55 | 15% | 19% | 33% | 20% |
| 9 | Ariège | + 37% | 26 | + 333% | 88 | 419 | 85 | 24% | 22% | 39% | 29% |
| 10 | Aube | + 13% | 18 | - 25% | 69 | 159 | 78 | 12% | 17% | 26% | 15% |
| 11 | Aude | + 19% | 43 | + 26% | 103 | 161 | 112 | 19% | 16% | 26% | 30% |
| 12 | Aveyron | + 32% | 25 | - 14% | 96 | 168 | 136 | 12% | 16% | 24% | 15% |
| 13 | Bouches-du-Rhone | - 15% | 127 | - 1% | 65 | 158 | 60 | 33% | 24% | 24% | 29% |
| 14 | Calvados | - 11% | 33 | - 6% | 47 | 122 | 42 | 19% | 25% | 30% | 11% |
| 15 | Cantal | + 38% | 11 | + 22% | 75 | 169 | 87 | 15% | 18% | 14% | 8% |
| 16 | Charente | - 59% | 16 | - 24% | 56 | 123 | 52 | 19% | 23% | 32% | 19% |
| 17 | Charente-Maritime | - 19% | 59 | - 3% | 91 | 261 | 93 | 17% | 21% | 34% | 33% |
| 18 | Cher | - 52% | 14 | - 33% | 79 | 178 | 91 | 15% | 14% | 39% | 31% |
| 19 | Corrèze | - 48% | 12 | - 45% | 67 | 117 | 80 | 13% | 24% | 25% | 24% |
| 2A | Corse-du-Sud | + 133% | 14 | + 40% | 81 | 291 | 64 | 41% | 22% | 25% | 19% |
| 2B | Haute-Corse | - 33% | 20 | - 20% | 114 | 335 | 78 | 28% | 32% | 36% | 26% |
| 21 | Côte-d'Or | - 21% | 27 | + 8% | 54 | 131 | 57 | 19% | 19% | 29% | 31% |
| 22 | Côtes-d'Armor | 0% | 39 | + 26% | 59 | 148 | 65 | 23% | 16% | 27% | 18% |
| 23 | Creuse | - 50% | 5 | - 29% | 64 | 120 | 70 | 16% | 16% | 35% | 11% |
| 24 | Dordogne | + 16% | 43 | + 26% | 93 | 192 | 115 | 16% | 14% | 30% | 19% |
| 25 | Doubs | - 20% | 35 | + 30% | 68 | 171 | 68 | 19% | 24% | 36% | 16% |
| 26 | Drôme | - 21% | 34 | - 26% | 79 | 211 | 86 | 17% | 24% | 24% | 16% |
| 27 | Eure | - 9% | 43 | + 23% | 63 | 205 | 69 | 24% | 25% | 30% | 24% |
| 28 | Eure-et-Loir | - 42% | 26 | - 24% | 82 | 210 | 101 | 14% | 23% | 23% | 18% |
| 29 | Finistère | + 24% | 51 | + 24% | 46 | 114 | 51 | 22% | 16% | 39% | 19% |
| 30 | Gard | - 23% | 58 | - 16% | 79 | 200 | 63 | 22% | 22% | 35% | 31% |
| 31 | Haute-Garonne | - 23% | 51 | 0% | 37 | 57 | 50 | 30% | 25% | 31% | 26% |
| 32 | Gers | - 12% | 23 | 0% | 106 | 241 | 172 | 11% | 18% | 24% | 25% |
| 33 | Gironde | + 8% | 82 | - 19% | 53 | 107 | 75 | 26% | 19% | 30% | 36% |
| 34 | Hérault | - 24% | 79 | - 16% | 77 | 122 | 81 | 26% | 20% | 39% | 34% |
| 35 | Ille-et-Vilaine | - 2% | 54 | + 29% | 47 | 113 | 82 | 20% | 22% | 36% | 23% |
| 36 | Indre | - 22% | 18 | + 38% | 82 | 252 | 112 | 14% | 26% | 33% | 13% |
| 37 | Indre-et-Loire | - 23% | 34 | - 3% | 60 | 119 | 77 | 18% | 24% | 31% | 21% |
| 38 | Isère | - 15% | 66 | - 1% | 51 | 94 | 60 | 22% | 23% | 32% | 24% |
| 39 | Jura | - 12% | 29 | + 61% | 103 | 264 | 90 | 16% | 27% | 28% | 17% |
| 40 | Landes | - 45% | 22 | - 31% | 75 | 162 | 65 | 24% | 18% | 36% | 29% |
| 41 | Loir-et-Cher | - 6% | 31 | + 15% | 102 | 277 | 103 | 12% | 16% | 29% | 18% |
| 42 | Loire | - 19% | 29 | - 3% | 44 | 97 | 72 | 20% | 21% | 23% | 11% |
| 43 | Haute-Loire | - 44% | 10 | - 63% | 84 | 272 | 89 | 15% | 18% | 28% | 16% |
| 44 | Loire-Atlantique | - 6% | 73 | - 12% | 52 | 150 | 37 | 24% | 25% | 38% | 16% |
| 45 | Loiret | - 23% | 43 | - 10% | 58 | 162 | 51 | 16% | 25% | 34% | 23% |
| 46 | Lot | + 21% | 23 | + 77% | 86 | 295 | 100 | 19% | 30% | 25% | 16% |
| 47 | Lot-et-Garonne | - 26% | 25 | - 38% | 76 | 234 | 79 | 13% | 24% | 28% | 17% |
| 48 | Lozère | - 36% | 7 | - 50% | 172 | 357 | 163 | 23% | 25% | 16% | 23% |
| 49 | Maine-et-Loire | - 23% | 40 | + 25% | 41 | 72 | 50 | 23% | 20% | 35% | 23% |
| 50 | Manche | - 22% | 36 | + 24% | 65 | 160 | 81 | 22% | 17% | 28% | 6% |
| 51 | Marne | - 13% | 39 | - 5% | 69 | 149 | 89 | 17% | 24% | 22% | 10% |
| 52 | Haute-Marne | - 35% | 11 | - 39% | 97 | 326 | 85 | 9% | 28% | 31% | 19% |
| 53 | Mayenne | - 19% | 21 | + 11% | 65 | 213 | 76 | 20% | 25% | 20% | 21% |
| 54 | Meurthe-et-Moselle | + 3% | 34 | + 26% | 48 | 108 | 58 | 18% | 20% | 26% | 29% |
| 55 | Meuse | - 29% | 12 | - 14% | 65 | 198 | 55 | 11% | 24% | 36% | 19% |

| | Personnes tuées | | | | | | en moyenne 2012-2016 part dans la mortalité des personnes tuées | | | | |
|-----|-------------------------------|--------------|---------------------|--|---|---|---|--|---|--|------------|
| | Evolution 2016/2010 | total 2016 | Evolution 2016/2015 | taux moyen 2012-2016 | | | en 2RM | dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans | dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu | dans un accident avec conducteur drogué / drogue connu | |
| | | | | tous âges pour 1 million habitants (pop. 2016) | des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2016) | des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2016) | | | | | |
| 56 | Morbihan | - 29% | 34 | 0% | 53 | 152 | 55 | 26% | 27% | 33% | 20% |
| 57 | Moselle | - 16% | 47 | - 2% | 46 | 120 | 46 | 23% | 26% | 28% | 13% |
| 58 | Nièvre | + 33% | 28 | + 133% | 83 | 237 | 103 | 18% | 21% | 30% | 9% |
| 59 | Nord | + 26% | 107 | + 5% | 34 | 81 | 45 | 23% | 23% | 28% | 25% |
| 60 | Oise | + 32% | 70 | + 1% | 69 | 169 | 48 | 19% | 27% | 36% | 27% |
| 61 | Orne | + 4% | 26 | - 19% | 92 | 359 | 101 | 15% | 19% | 23% | 10% |
| 62 | Pas-de-Calais | + 3% | 67 | 0% | 47 | 103 | 60 | 18% | 21% | 30% | 26% |
| 63 | Puy De Dôme | - 5% | 41 | - 5% | 57 | 122 | 82 | 21% | 22% | 37% | 19% |
| 64 | Pyrénées-Atlantiques | - 19% | 29 | - 12% | 53 | 121 | 66 | 34% | 16% | 25% | 21% |
| 65 | Hautes-Pyrénées | + 42% | 17 | - 15% | 84 | 186 | 133 | 13% | 23% | 29% | 36% |
| 66 | Pyrénées-Orientales | + 12% | 28 | - 3% | 59 | 92 | 74 | 27% | 22% | 37% | 32% |
| 67 | Bas-Rhin | 0% | 46 | + 31% | 38 | 86 | 39 | 14% | 20% | 27% | 17% |
| 68 | Haut-Rhin | - 32% | 25 | + 4% | 38 | 76 | 54 | 22% | 19% | 26% | 17% |
| 69 | Rhône | - 17% | 62 | - 10% | 29 | 57 | 43 | 28% | 22% | 26% | 25% |
| 70 | Haute-Saône | - 69% | 10 | - 38% | 66 | 200 | 79 | 17% | 14% | 36% | 29% |
| 71 | Saône-et-Loire | - 16% | 43 | - 4% | 74 | 252 | 85 | 19% | 24% | 25% | 17% |
| 72 | Sarthe | 0% | 35 | + 17% | 58 | 102 | 63 | 18% | 19% | 30% | 25% |
| 73 | Savoie | + 16% | 36 | + 80% | 63 | 219 | 55 | 22% | 24% | 25% | 25% |
| 74 | Haute-Savoie | + 15% | 45 | + 22% | 53 | 146 | 59 | 28% | 21% | 39% | 39% |
| 75 | Paris | - 7% | 40 | - 15% | 18 | 20 | 36 | 37% | 21% | 23% | 24% |
| 76 | Seine-Maritime | - 22% | 52 | + 21% | 44 | 115 | 56 | 25% | 31% | 27% | 28% |
| 77 | Seine-et-Marne | - 12% | 72 | - 21% | 53 | 143 | 39 | 24% | 31% | 25% | 27% |
| 78 | Yvelines | - 25% | 48 | + 14% | 33 | 74 | 38 | 31% | 24% | 20% | 20% |
| 79 | Deux-Sèvres | - 8% | 34 | - 8% | 79 | 272 | 70 | 18% | 26% | 43% | 25% |
| 80 | Somme | - 14% | 44 | + 29% | 76 | 145 | 79 | 18% | 18% | 29% | 14% |
| 81 | Tarn | - 55% | 22 | - 29% | 71 | 147 | 79 | 21% | 17% | 24% | 19% |
| 82 | Tarn-et-Garonne | - 24% | 26 | - 7% | 106 | 195 | 151 | 15% | 18% | 32% | 27% |
| 83 | Var | - 23% | 69 | + 3% | 68 | 132 | 69 | 39% | 18% | 24% | 21% |
| 84 | Vaucluse | - 21% | 41 | + 52% | 76 | 231 | 81 | 24% | 17% | 30% | 25% |
| 85 | Vendée | - 20% | 56 | + 51% | 69 | 300 | 67 | 19% | 19% | 41% | 14% |
| 86 | Vienne | - 19% | 29 | + 4% | 62 | 137 | 73 | 14% | 24% | 24% | 13% |
| 87 | Haute-Vienne | - 32% | 13 | - 48% | 57 | 115 | 53 | 17% | 23% | 33% | 14% |
| 88 | Vosges | - 43% | 23 | + 5% | 72 | 195 | 95 | 19% | 21% | 24% | 18% |
| 89 | Yonne | + 9% | 35 | + 13% | 95 | 243 | 90 | 17% | 23% | 32% | 22% |
| 90 | Territoire de Belfort | - 43% | 4 | - 33% | 41 | 126 | 38 | 33% | 30% | 46% | 22% |
| 91 | Essonne | - 28% | 29 | - 29% | 27 | 72 | 30 | 28% | 27% | 17% | 19% |
| 92 | Hauts-de-Seine | 0% | 28 | + 8% | 16 | 22 | 26 | 46% | 21% | 25% | 14% |
| 93 | Seine-Saint-Denis | - 33% | 26 | - 30% | 23 | 41 | 42 | 30% | 27% | 16% | 22% |
| 94 | Val-de-Marne | 0% | 27 | + 4% | 19 | 43 | 29 | 29% | 38% | 22% | 21% |
| 95 | Val-d'Oise | - 42% | 19 | - 34% | 22 | 53 | 19 | 35% | 30% | 24% | 29% |
| | Métropole | - 13% | 3477 | + 0% | 53 | 122 | 64 | 23% | 22% | 30% | 22% |
| 971 | Guadeloupe | - 12% | 57 | + 43% | 145 | 423 | 125 | 37% | 21% | 33% | 40% |
| 972 | Martinique | - 30% | 26 | - 10% | 77 | 259 | 39 | 44% | 21% | 43% | 39% |
| 973 | Guyane | + 3% | 37 | + 32% | 123 | 261 | 185 | 27% | 19% | 29% | 26% |
| 974 | La Réunion | + 19% | 50 | - 2% | 55 | 121 | 45 | 35% | 21% | 33% | 39% |
| 976 | Mayotte | + 700%** | 8 | + 14% | 22 | 58 | 0 | 50% | 23% | 17% | 13% |
| | Ensemble des DOM | - 2% | 178 | + 15% | 81 | 202 | 71 | 36% | 21% | 34% | 36% |
| | France (métropole+DOM) | - 12% | 3655 | + 1% | 54 | 96 | 52 | 23% | 22% | 30% | 23% |
| | | | | | | | | | | 0% | 0% |
| 977 | Saint-Barthélemy* | ND | 3 | + 50% | 172 | 279 | 0 | 75% | 13% | 71% | 86% |
| 978 | Saint-Martin* | - 40% | 3 | - 40% | 118 | 377 | 0 | 52% | 14% | 69% | 78% |
| 986 | Wallis-et-Futuna* | ND | 0 | 0% | 16 | 0 | 0 | 0% | 0% | 100% | - |
| 987 | Polynésie Française* | - 24% | 26 | + 73% | 89 | 155 | 11 | 41% | 6% | 52% | 57% |
| 988 | Nouvelle-Calédonie* | - 28% | 51 | + 4% | 190 | 518 | 52 | 7% | 16% | 58% | 45% |
| | Total COM/POM | - 25% | 83 | + 17% | 136 | 322 | 31 | 21% | 13% | 57% | 50% |

Population 2016 : Source Insee

Remarque : pour certains départements où le nombre de personnes tuées est réduit, les conclusions seront à nuancer.

* Population 2012, 2013 ou 2014 au dernier recensement Insee

** Pourcentage non représentatif pour Mayotte

Indicateurs régionaux de sécurité routière

Anciennes régions

| | Personnes tuées | | | | | | en moyenne 2012-2016 | | | |
|----------------------------|---------------------|------------|---------------------|--|---|---|--|--|---|---|
| | Evolution 2016/2010 | total 2016 | Evolution 2016/2015 | taux moyen 2012-2016 | | | part dans la mortalité des personnes tuées | | | |
| | | | | tous âges pour 1 million habitants (pop. 2016) | des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2016) | des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2016) | en 2RM | dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans | dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu | dans un accident avec conducteur drogué / drogue connue |
| Alsace | - 14% | 71 | + 20% | 38 | 83 | 46 | 17% | 20% | 26% | 17% |
| Aquitaine | - 10% | 201 | - 16% | 63 | 133 | 78 | 24% | 18% | 30% | 26% |
| Auvergne | - 7% | 103 | - 6% | 71 | 173 | 82 | 17% | 21% | 31% | 17% |
| Basse-Normandie | - 12% | 95 | - 1% | 62 | 174 | 69 | 19% | 21% | 27% | 9% |
| Bourgogne | - 4% | 133 | + 18% | 73 | 198 | 81 | 18% | 22% | 29% | 21% |
| Bretagne | - 3% | 178 | + 20% | 50 | 126 | 63 | 23% | 21% | 34% | 20% |
| Centre | - 28% | 166 | - 7% | 73 | 179 | 84 | 15% | 22% | 31% | 21% |
| Champagne-Ardenne | - 9% | 85 | - 8% | 68 | 164 | 78 | 14% | 22% | 26% | 14% |
| Corse | - 6% | 34 | - 3% | 99 | 315 | 71 | 33% | 28% | 31% | 23% |
| Franche-Comté | - 33% | 78 | + 16% | 72 | 187 | 73 | 18% | 24% | 34% | 19% |
| Haute-Normandie | - 17% | 95 | + 22% | 50 | 140 | 60 | 25% | 28% | 29% | 27% |
| Ile-de-France | - 19% | 289 | - 15% | 26 | 54 | 33 | 31% | 27% | 22% | 23% |
| Languedoc-Roussillon | - 14% | 215 | - 10% | 80 | 146 | 82 | 24% | 20% | 34% | 31% |
| Limousin | - 42% | 30 | - 44% | 61 | 116 | 65 | 15% | 22% | 30% | 17% |
| Lorraine | - 21% | 116 | + 5% | 52 | 131 | 59 | 19% | 23% | 27% | 20% |
| Midi-Pyrénées | - 13% | 213 | + 6% | 66 | 123 | 96 | 19% | 21% | 28% | 24% |
| Nord | + 16% | 174 | + 3% | 38 | 88 | 51 | 20% | 22% | 29% | 26% |
| Pays de la Loire | - 14% | 225 | + 12% | 55 | 151 | 54 | 21% | 22% | 35% | 19% |
| Picardie | + 3% | 149 | + 7% | 71 | 159 | 58 | 19% | 22% | 34% | 21% |
| Poitou-Charentes | - 25% | 138 | - 6% | 75 | 201 | 76 | 17% | 23% | 34% | 25% |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | - 14% | 333 | + 7% | 66 | 157 | 66 | 35% | 22% | 27% | 26% |
| Rhône-Alpes | - 7% | 356 | + 6% | 50 | 114 | 63 | 23% | 22% | 29% | 24% |
| Métropole | - 13% | 3 477 | + 0% | 53 | 122 | 64 | 23% | 22% | 30% | 22% |

Population 2016 : sources INSEE

Nouvelles régions (depuis le 1^{er} janvier 2016)

| | Personnes tuées | | | | | | en moyenne 2012-2016 | | | |
|----------------------------|---------------------|------------|---------------------|--|---|---|--|--|---|---|
| | Evolution 2016/2010 | total 2016 | Evolution 2016/2015 | taux moyen 2012-2016 | | | part dans la mortalité des personnes tuées | | | |
| | | | | tous âges pour 1 million habitants (pop. 2016) | des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2016) | des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2016) | en 2RM | dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans | dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu | dans un accident avec conducteur drogué / drogue connue |
| Grand Est | - 16% | 272 | + 4% | 51 | 122 | 60 | 17% | 22% | 27% | 17% |
| Nouvelle-Aquitaine | - 20% | 369 | - 16% | 66 | 151 | 76 | 20% | 20% | 31% | 24% |
| Auvergne-Rhône-Alpes | - 7% | 459 | + 3% | 54 | 123 | 67 | 22% | 22% | 29% | 22% |
| Normandie | - 14% | 190 | + 9% | 55 | 154 | 64 | 22% | 25% | 28% | 16% |
| Bourgogne-Franche-Comté | - 17% | 211 | + 17% | 73 | 193 | 78 | 18% | 23% | 31% | 20% |
| Bretagne | - 3% | 178 | + 20% | 50 | 126 | 63 | 23% | 21% | 34% | 20% |
| Centre-Val de Loire | - 28% | 166 | - 7% | 73 | 179 | 84 | 15% | 22% | 31% | 21% |
| Ile-de-France | - 19% | 289 | - 15% | 26 | 54 | 33 | 31% | 27% | 22% | 23% |
| Occitanie | - 14% | 428 | - 3% | 73 | 134 | 89 | 22% | 21% | 32% | 28% |
| Hauts-de-France | + 9% | 323 | + 5% | 49 | 109 | 53 | 20% | 22% | 32% | 23% |
| Pays de la Loire | - 14% | 225 | + 12% | 55 | 151 | 54 | 21% | 22% | 35% | 19% |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | - 14% | 333 | + 7% | 66 | 157 | 66 | 35% | 22% | 27% | 26% |
| Corse | - 6% | 34 | - 3% | 99 | 315 | 71 | 33% | 28% | 31% | 23% |
| Métropole | - 13% | 3477 | + 0% | 53 | 122 | 64 | 23% | 22% | 30% | 22% |

Population 2016 : sources INSEE

Indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute)

| Libellé communauté d'agglomération, communauté urbaine et Métropole de plus de 150 000 hab (population 2014) * | Population 2014 | Personnes tuées | | | | | | En moyenne 2012-2016 part dans la mortalité des personnes tuées | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|---|---|---------|--------|--|---|
| | | Tués 2016 | Tués 2015 | Tués 2014 | Tués 2013 | Tués 2012 | Taux moyen 2012-2016 pour 1 million d'hab | Piétons | En vélo | En 2RM | Dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans | Dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu |
| Métropole du Grand Paris | 7 068 810 | 109 | 124 | 111 | 113 | 114 | 16 | 47% | 5% | 34% | 23% | 19% |
| Grande couronne de Paris ** | 5 149 482 | 149 | 180 | 168 | 145 | 165 | 31 | 17% | 5% | 28% | 27% | 24% |
| Métropole d'Aix-Marseille-Provence | 1 886 842 | 82 | 86 | 101 | 100 | 87 | 48 | 17% | 3% | 38% | 27% | 22% |
| Métropole de Lyon | 1 374 964 | 34 | 29 | 26 | 19 | 24 | 19 | 33% | 7% | 30% | 23% | 24% |
| Métropole Européenne de Lille | 1 148 004 | 28 | 27 | 22 | 16 | 24 | 20 | 32% | 8% | 29% | 15% | 26% |
| Bordeaux Métropole | 774 929 | 27 | 12 | 13 | 9 | 18 | 20 | 22% | 8% | 43% | 24% | 41% |
| Toulouse Métropole | 760 127 | 12 | 18 | 12 | 11 | 13 | 17 | 18% | 6% | 50% | 23% | 24% |
| Nantes Métropole | 636 013 | 17 | 10 | 13 | 17 | 10 | 21 | 31% | 10% | 21% | 25% | 28% |
| Métropole Nice Côte d'Azur | 544 977 | 19 | 26 | 23 | 18 | 23 | 40 | 24% | 6% | 47% | 21% | 26% |
| Métropole Rouen Normandie | 499 570 | 20 | 14 | 15 | 15 | 17 | 32 | 16% | 4% | 33% | 37% | 31% |
| EuroMétropole de Strasbourg | 484 922 | 8 | 7 | 9 | 8 | 10 | 17 | 17% | 31% | 21% | 19% | 19% |
| Montpellier Méditerranée Métropole | 457 760 | 20 | 18 | 28 | 14 | 18 | 43 | 20% | 4% | 42% | 19% | 28% |
| Grenoble-Alpes-Métropole | 451 752 | 10 | 10 | 3 | 21 | 5 | 22 | 27% | 16% | 27% | 24% | 24% |
| Rennes Métropole | 444 723 | 16 | 5 | 8 | 9 | 9 | 21 | 19% | 28% | 23% | 17% | 38% |
| CA Toulon Provence Méditerranée | 434 409 | 16 | 8 | 14 | 12 | 22 | 33 | 29% | 4% | 46% | 26% | 25% |
| CU Saint-Etienne Métropole | 395 955 | 9 | 11 | 9 | 10 | 8 | 24 | 47% | 2% | 19% | 17% | 15% |
| CA Tours (Plus) | 299 127 | 5 | 3 | 6 | 6 | 7 | 18 | 37% | 4% | 22% | 15% | 18% |
| CA Clermont Communauté | 291 813 | 12 | 5 | 4 | 8 | 6 | 24 | 37% | 3% | 29% | 26% | 21% |
| CA Orléans Val de Loire (Agglo) | 287 064 | 6 | 8 | 6 | 6 | 5 | 22 | 26% | 0% | 29% | 26% | 28% |
| CU Angers Loire Métropole | 283 153 | 8 | 5 | 6 | 8 | 5 | 23 | 38% | 6% | 22% | 28% | 21% |
| CA Mulhouse Alsace Agglomération (M2a) | 270 452 | 1 | 4 | 4 | 1 | 6 | 12 | 13% | 6% | 13% | 19% | 21% |
| CU Perpignan Méditerranée (Pmcu) | 268 517 | 11 | 8 | 10 | 12 | 15 | 42 | 16% | 4% | 36% | 20% | 46% |
| CU du Grand Nancy | 260 665 | 1 | 3 | 6 | 5 | 5 | 15 | 40% | 5% | 25% | 20% | 21% |
| CU Grand Dijon | 256 113 | 3 | 4 | 5 | 5 | 4 | 16 | 19% | 5% | 48% | 19% | 22% |
| CA de Nîmes Métropole | 250 685 | 11 | 12 | 4 | 11 | 13 | 41 | 18% | 4% | 29% | 20% | 37% |
| CA de Lens - Liévin | 245 048 | 7 | 7 | 8 | 13 | 3 | 31 | 29% | 11% | 21% | 26% | 33% |
| CA Caen la Mer | 242 712 | 4 | 5 | 6 | 5 | 5 | 21 | 28% | 0% | 24% | 20% | 42% |
| CA Havraise (CO.D.A.H.) | 240 323 | 6 | 4 | 7 | 1 | 11 | 24 | 28% | 7% | 28% | 21% | 21% |
| CA de Béthune Bruay Noeux et Environs | 228 827 | 6 | 5 | 8 | 8 | 6 | 29 | 27% | 0% | 27% | 12% | 15% |
| CA Metz Métropole | 225 192 | 5 | 5 | 4 | 8 | 5 | 24 | 33% | 4% | 15% | 26% | 26% |
| CA Reims Métropole | 224 536 | 5 | 1 | 5 | 2 | 3 | 14 | 25% | 6% | 25% | 25% | 27% |
| CA Valence-Romans Sud Rhône-Alpes | 220 078 | 12 | 17 | 7 | 19 | 16 | 65 | 18% | 6% | 21% | 23% | 23% |
| Brest Métropole | 212 998 | 3 | 3 | 4 | 3 | 2 | 14 | 47% | 7% | 20% | 7% | 25% |
| CA Limoges Métropole | 210 784 | 5 | 9 | 4 | 8 | 7 | 31 | 18% | 6% | 18% | 24% | 22% |
| CA Lorient Agglomération | 206 836 | 5 | 2 | 13 | 9 | 7 | 35 | 19% | 6% | 22% | 25% | 17% |
| CU le Mans Métropole | 204 408 | 4 | 2 | 9 | 3 | 9 | 26 | 7% | 15% | 22% | 15% | 29% |
| CU de Dunkerque | 203 770 | 9 | 5 | 7 | 6 | 7 | 33 | 15% | 3% | 24% | 32% | 13% |
| CA Valenciennes Métropole | 193 872 | 5 | 5 | 6 | 3 | 4 | 24 | 39% | 9% | 26% | 13% | 35% |
| CA du Grand Avignon (Coga) | 190 697 | 8 | 5 | 8 | 8 | 12 | 43 | 22% | 7% | 17% | 10% | 32% |
| CA du Grand Besançon | 184 230 | 8 | 6 | 8 | 9 | 6 | 40 | 16% | 3% | 16% | 24% | 41% |
| CA de Sophia Antipolis | 179 920 | 14 | 12 | 8 | 9 | 8 | 57 | 20% | 12% | 35% | 27% | 33% |
| CA Amiens Métropole | 178 915 | 8 | 3 | 6 | 4 | 4 | 28 | 32% | 12% | 20% | 28% | 29% |
| CA de la Rochelle | 171 577 | 5 | 6 | 3 | 1 | 8 | 27 | 17% | 9% | 17% | 9% | 26% |
| CA des Pays de Léris | 160 806 | 8 | 4 | 9 | 8 | 8 | 46 | 32% | 3% | 54% | 19% | 26% |
| CA de la Porte du Hainaut | 160 130 | 6 | 5 | 3 | 11 | 4 | 36 | 17% | 3% | 21% | 21% | 29% |
| CA du Douaisis [C.A.D.] | 152 605 | 5 | 2 | 1 | 4 | 3 | 20 | 20% | 13% | 20% | 33% | 36% |
| CA d'Annecy | 151 265 | 1 | 2 | 5 | 0 | 7 | 20 | 47% | 13% | 27% | 20% | 43% |

* Communautés d'agglomération (CA), communautés urbaines (CU) et métropoles définies par l'INSEE au 1^{er} janvier 2016.

** Regroupe toutes les communautés d'agglomération qui se trouvent dans les départements de la grande couronne à savoir Seine-et-Marne (77), Yvelines (78), Essonne (91) et Val-d'Oise (95), y compris celles de moins de 150 000 habitants.



Le fichier national des données BAAC - définitions

Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation

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

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

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

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

Parmi les **victimes**, on distingue :

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

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

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

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

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

L'instruction ministérielle INTK1413271C du 19 septembre 2014 a diffusé le guide technique de rédaction des BAAC. L'instruction et le guide sont téléchargeables à l'adresse suivante :

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/series-statistiques>



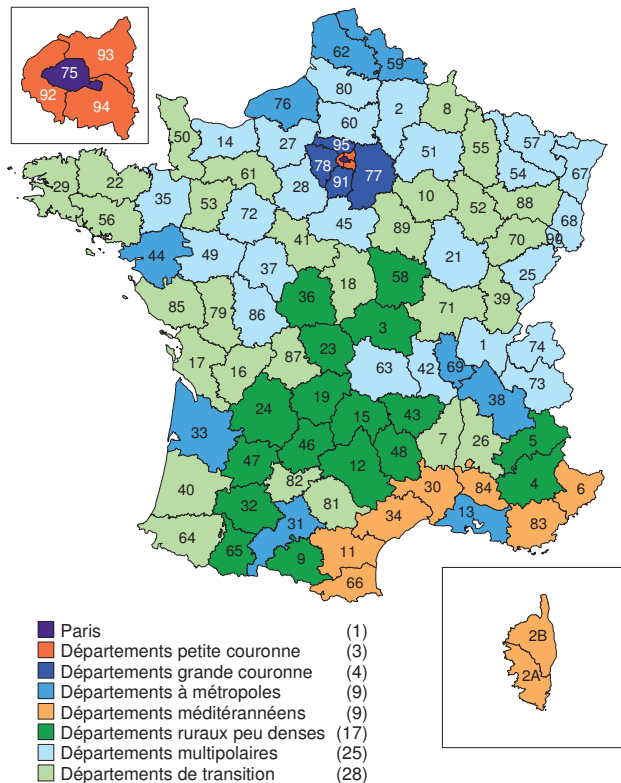
Analyse générale

| | |
|--|-----------|
| Les territoires métropolitains | 18 |
| Les Outre-mer | 22 |
| Les usagers | 24 |
| La typologie des accidents | 28 |
| Evolution et saisonnalité de la mortalité routière | 30 |
| La France dans l'Europe de la sécurité routière | 32 |
| Le coût de l'insécurité routière | 34 |
| La prise en compte des personnes gravement blessées | 35 |
| Perspective à l'horizon 2020 et grands enjeux | 36 |

Les territoires métropolitains

Familles de départements définies pour les indicateurs locaux de sécurité routière

Zoom Paris/petite couronne



L'analyse de l'évolution de la sécurité routière d'un territoire, et plus particulièrement de sa mortalité, est souvent délicate car le nombre réduit d'accidents est soumis aux aléas statistiques. Ainsi l'accidentalité dans les départements français peut présenter des variations importantes d'une année sur l'autre. Les analyses portent le plus souvent sur des périodes de 3 à 5 ans. Les tableaux d'indicateurs des pages 12 à 15 ont ainsi été construits sur 5 ans, 2012 à 2016.

Les spécificités des territoires impactent la typologie des mobilités et ainsi l'accidentalité. Des travaux statistiques menés en 2011-2012 ont défini pour les études d'accidentalité **neuf familles de départements homogènes** (huit familles pour les départements de métropole et une famille regroupant les départements d'outre-mer) sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes ainsi que le contexte socio-économique, et le climat. Cette classification permet de comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence, en tenant compte de leur dispersion. Elle permet ainsi de mieux interpréter les chiffres des différentes cartes présentées.

Le réseau routier des départements

La nature et la longueur du réseau routier varient fortement d'un département à l'autre. La longueur varie de moins de 2 000 km pour Paris, le Territoire de Belfort et les Hauts-de-Seine à 20 000 km pour les Côtes-d'Armor, la Gironde, et le Puy-de-Dôme. Si les proportions d'autoroutes et de routes nationales varient peu (entre 0 % et 3 % chacune et jusqu'à 7 % pour le réseau national Corse), il n'en est pas de même pour les proportions de routes départementales et de voies communales, en lien notamment avec la présence de grandes aires urbaines :

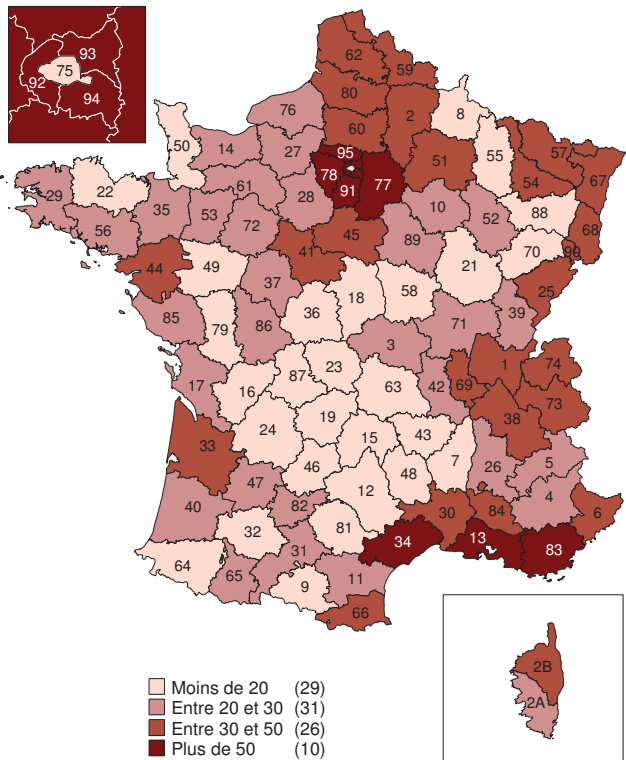
- routes départementales (hors Paris) : de 14 % (en Seine-Saint-Denis) à 63 % (dans l'Aube) ;
- voies communales (hors Paris dont seul 1 km sur 1 626 n'est pas sur une voie communale) : de 34 % (dans l'Aube) à 84 % (en Seine-Saint-Denis).

Le nombre annuel moyen de personnes tuées hors agglomération pour 10 000 km de route sur la période 2012-2016 est compris (hors Paris) entre 6 pour la Creuse et plus de 80 pour les Bouches-du-Rhône et les départements de la petite couronne (155 pour la Seine-Saint-Denis).

La prise en compte du trafic dans le calcul d'un indicateur pourrait permettre d'intégrer les fortes disparités qui existent entre des départements très urbanisés et des départements plus ruraux, mais cette donnée n'est pas disponible pour tous les types de réseaux.

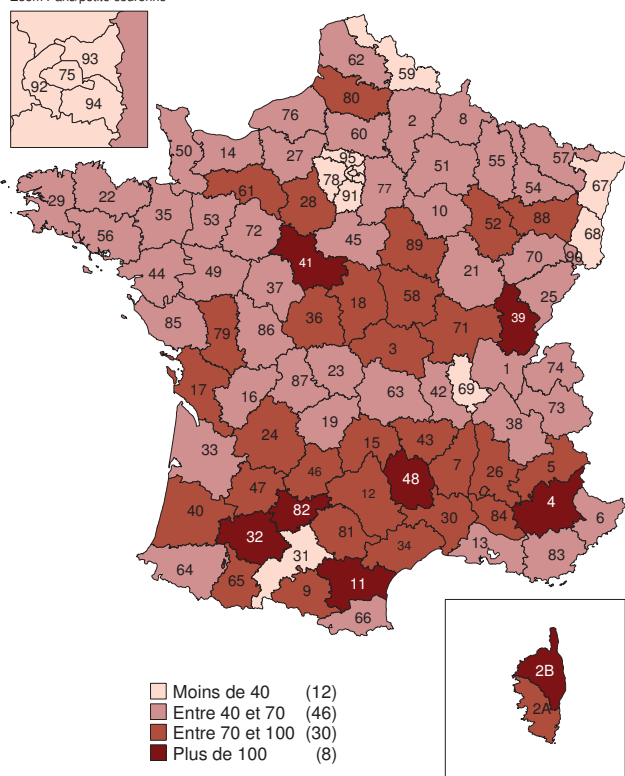
Nombre moyen annuel de personnes tuées hors agglomération pour 10 000 km de routes sur la période 2012-2016 par département

Zoom Paris/petite couronne



Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2012-2016, par département

Zoom Paris/petite couronne



Mortalité par million d'habitants dans les départements

Pour les départements de métropole, sur la période 2012-2016, le nombre de personnes tuées par million d'habitants et par an varie entre 16 pour le département des Hauts-de-Seine et 123 pour les Alpes-de-Haute-Provence (avec une valeur de 172 pour la Lozère, dont la population est bien inférieure à celle des autres départements). La **moyenne de la métropole se situe à 53**, proche de la moyenne européenne. 29 départements sont en dessous de la moyenne nationale, principalement des départements très peuplés à forte composante urbaine.

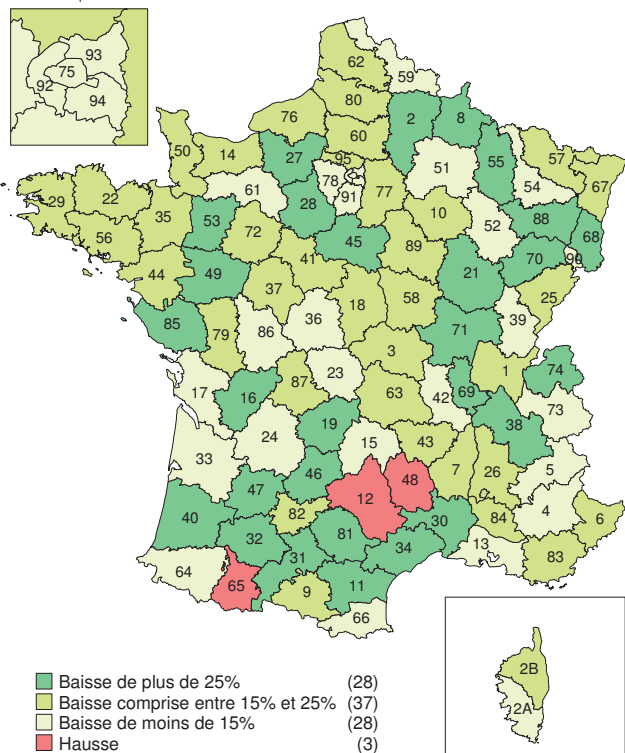
L'objectif de moins de 2 000 personnes tuées en 2020 correspond à un ratio de 30 par million d'habitants. Seuls 7 départements sont en dessous de cette valeur sur 2012-2016 : Paris, 5 départements d'Île-de-France et le Rhône.

Entre la période 2007-2011 et la période 2012-2016, la mortalité par million d'habitants a diminué de **- 20 % en métropole**. Dans 39 départements, ce taux a diminué plus fortement, jusqu'à - 45 % pour le département de Haute-Saône. Elle est en hausse de + 5 % dans l'Aveyron et les Hautes-Pyrénées. La seule hausse élevée est en Lozère (+ 65 %) mais porte sur des effectifs faibles donc plus fluctuants.

La **mortalité des jeunes de 18-24 ans** par million de jeunes de cette classe d'âge est la plus faible à Paris et en petite couronne et la plus élevée dans les départements ruraux peu denses et les départements de transition. Dans la moitié des départements, ce taux est supérieur à 150, soit 3 fois la mortalité par million d'habitants.

Évolution de la mortalité par million d'habitants entre 2007-2011 et 2012-2016, par département

Zoom Paris/petite couronne



Types d'accidents dans les départements

Les chiffres indiqués dans cette partie portent sur la période 2012-2016.

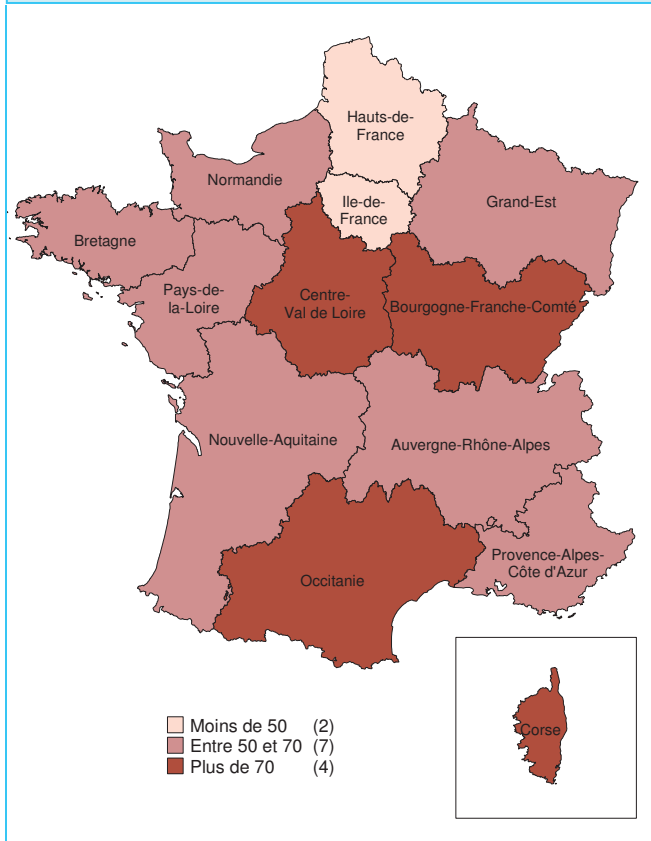
La part des **usagers de deux-roues motorisés** parmi les décès en métropole est de 23 % ; elle est supérieure au tiers dans huit départements d'Île-de-France ou du sud : Alpes-de-Haute-Provence, Alpes-Maritimes, Corse-du-Sud, Paris, Pyrénées-Atlantiques, Var, Hauts-de-Seine et Val-d'Oise.

30 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur au taux d'**alcoolémie** supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang. Cette part dépasse 40 % dans trois départements : les Deux-Sèvres, la Vendée et le Territoire de Belfort¹.

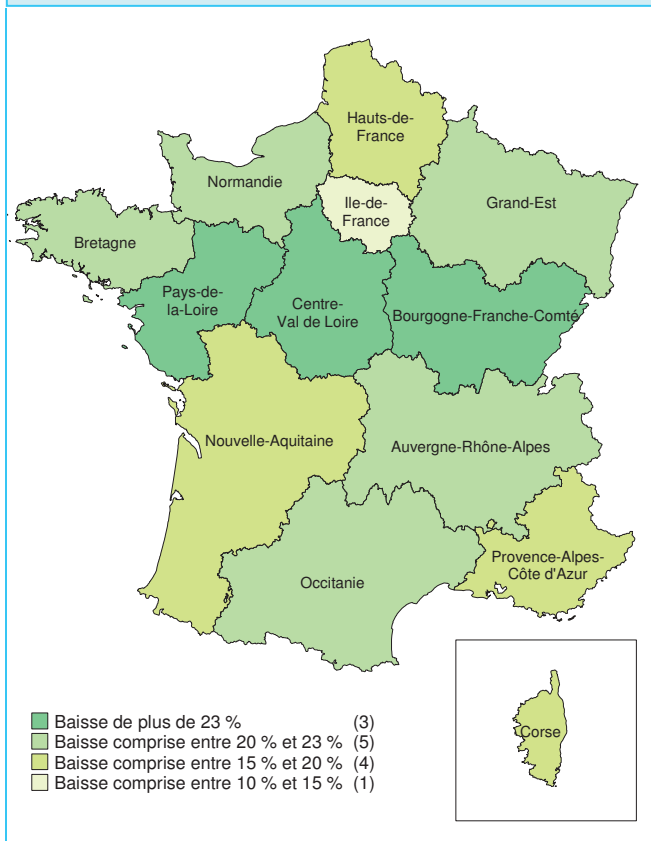
22 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un **conducteur novice**. Cette part varie de 14 % dans le Cher, la Dordogne et la Haute-Saône à 38 % dans le Val-de-Marne.

¹ Le nombre de personnes tuées dans ce département est réduit et les conclusions sont donc à nuancer (30 personnes tuées sur 2012-2016).

Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2012-2016, par région



Évolution de la mortalité par million d'habitants entre 2007-2011 et 2012-2016, par région



Mortalité par million d'habitants dans les régions

Les chiffres indiqués sur les régions portent sur la période 2012-2016.

Les variations de la mortalité par million d'habitants entre régions sont plus faibles qu'entre départements, les nombres de personnes tuées par région étant plus élevés que par département, donc moins soumis aux aléas statistiques ou aux valeurs extrêmes.

La région Île-de-France regroupe 8 % des usagers tués et 34 % des accidents corporels de métropole pour 19 % de la population.

La mortalité par million d'habitants et par an varie de 26 pour l'Île-de-France à 99 pour la Corse. 4 régions sur 13 ont un taux inférieur à la moyenne nationale de 53, toutes dans la moitié nord.

Entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016, la mortalité ramenée à la population baisse dans toutes les régions et huit régions connaissent une baisse de la mortalité par million d'habitants plus importante que la baisse moyenne nationale (jusqu'à - 26 % pour le Centre-Val de Loire).

La mortalité des 18-24 ans par million d'habitants de la classe d'âge et par an est inférieure à la moyenne nationale (122) dans deux régions : l'Île-de-France (54) et les Hauts-de-France (109). Elle est supérieure à 200 dans une région, la Corse (315).

La mortalité des 65 ans et plus par million d'habitants de la classe d'âge et par an varie de 33 en Île-de-France à 89 en Occitanie. 5 régions sur 13 ont un taux inférieur à la moyenne nationale de 64.

Types d'accidents dans les régions

La part des usagers de deux-roues motorisés dans la mortalité sur la période 2012-2016 varie de 15 % pour le Centre-Val de Loire à 31 % pour l'Île-de-France, 33 % pour la Corse et 35 % en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

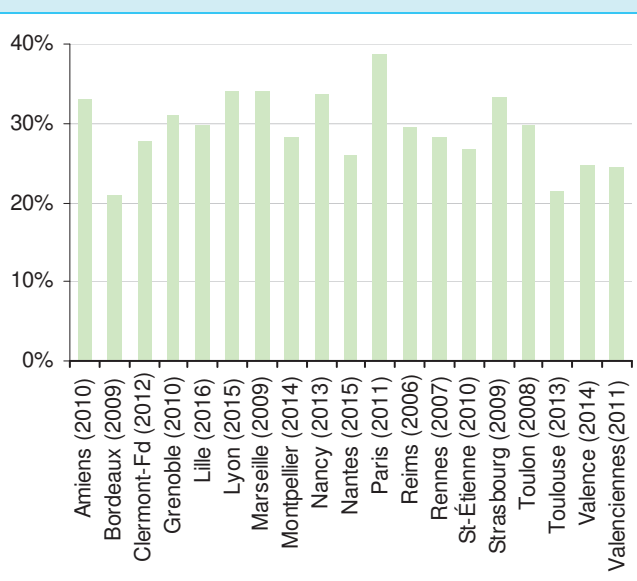
Cette variation reflète des pratiques de mobilité différentes. Les régions Île-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur regroupent 27 % des usagers de deux-roues motorisés tués sur la période 2012-2016, mais elles rassemblent également 27 % du parc de deux-roues motorisés¹.

La part de personnes tuées dans un accident dans lequel un conducteur a un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,5 g/l est comprise entre 22 % pour l'Île-de-France et 35 % pour les Pays-de-la-Loire.

La part de la mortalité routière des accidents impliquant un conducteur novice varie de 20 % en Nouvelle-Aquitaine à 28 % en Corse.

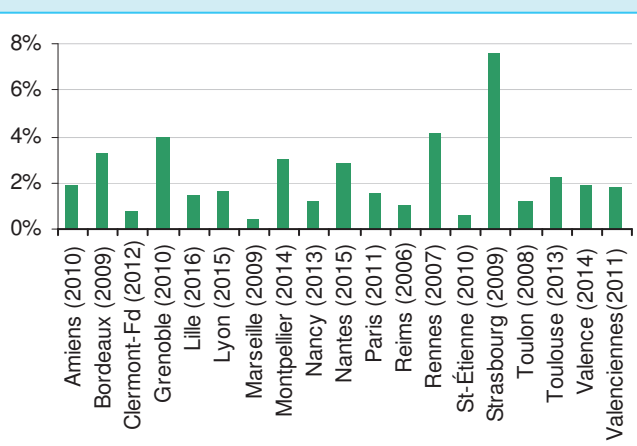
¹ Les deux-roues motorisés au 1^{er} janvier 2012, CGDD – SOeS, Chiffres et statistiques n° 400, mars 2013.

Part modale (en nombre de déplacements) de la marche dans quelques agglomérations françaises



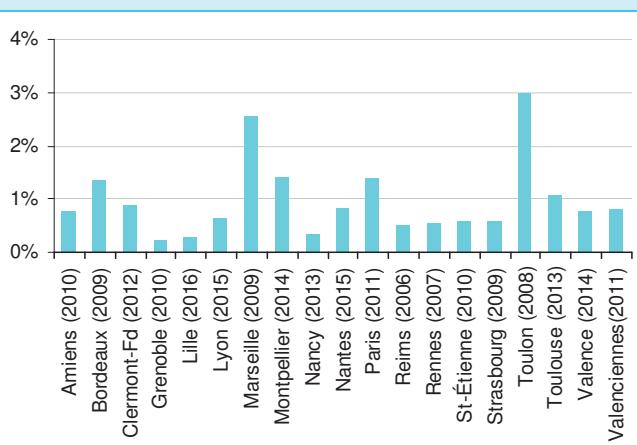
Source : Enquêtes Ménages Déplacements (compilation Cerema).

Part modale (en nombre de déplacements) du vélo dans quelques agglomérations françaises



Source : Enquêtes Ménages Déplacements (compilation Cerema).

Part modale (en nombre de déplacements) des deux-roues motorisés dans quelques agglomérations françaises



Source : Enquêtes Ménages Déplacements (compilation Cerema).

Les agglomérations

Les chiffres indiqués sur les agglomérations portent sur la période 2012-2016. Les faibles effectifs dans certains cas font porter les calculs de pourcentages sur des totaux faibles.

Le tableau des indicateurs urbains de sécurité routière en page 15 recense les accidents survenus sur la période 2012-2016 dans les métropoles ou communautés urbaines de plus de 150 000 habitants. Ces 45 structures de province ainsi que Paris et la grande couronne regroupent 76 % des personnes tuées en agglomération en 2016.

En agglomération, deux personnes tuées sur trois sont des **usagers vulnérables (piétons, cyclistes et deux-roues motorisés)**. Cette proportion est même de plus des trois quarts pour certaines métropoles : Cannes-Pays de Lérins, Grand Paris, Grand Anancy, Toulon Provence Méditerranée et Nice Côte d'Azur.

38 % des personnes tuées en agglomération sont des **piétons**. Leur part modale (en nombre de déplacements) varie de 15 % pour Bayonne à 39 % pour Paris¹. Pour le Grand Anancy, Brest Métropole, le Grand Paris et Saint-Étienne Métropole, les piétons représentent la moitié des personnes tuées.

En agglomération, la mortalité **cycliste** reste peu élevée (8 % des personnes tuées). Leur part modale (en nombre de déplacements) est comprise entre 0,5 % pour Marseille et 8 % pour Strasbourg¹ où les cyclistes représentent 31 % des personnes tuées. Pour Rennes Métropole, la part de cyclistes dans la mortalité est de 28 % pour une part modale de 4 %.

Les usagers de **deux-roues motorisés** représentent 26 % des personnes tuées en ville pour une part modale (en nombre de déplacements) inférieure à 4 %¹. Dans certaines métropoles, un usager tué sur deux est un usager de deux-roues motorisé : Cannes-Pays de Lérins, Toulouse Métropole, Grand Dijon, Nice Côte d'Azur et Toulon Provence Méditerranée.

Dans cinq agglomérations, la proportion de personnes tuées dans un accident dans lequel un conducteur a un taux d'**alcoolémie** supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang dépasse 40 % : Perpignan Méditerranée Métropole, Grand Anancy, Caen la Mer, Grand Besançon et Bordeaux Métropole. Cette proportion est de 30 % pour la France métropolitaine.

La part de personnes tuées dans un accident impliquant un **conducteur novice** varie de 7 % pour Brest Métropole à 37 % pour la Métropole Rouen Normandie. La moitié des agglomérations de plus de 150 000 habitants dépassent la proportion de 22 % affichée pour la France métropolitaine.

¹ Données issues des enquêtes ménages déplacements (EMD) - source Cerema.

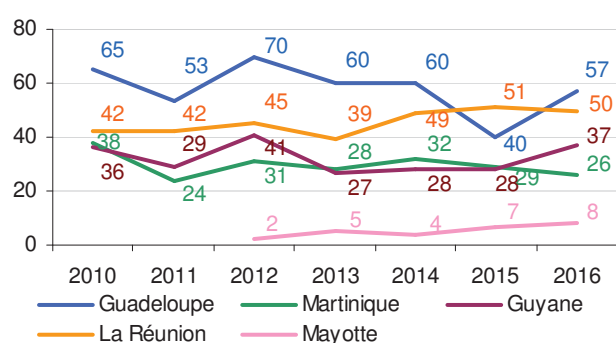
Les Outre-mer

Les Outre-mer habités comprennent :

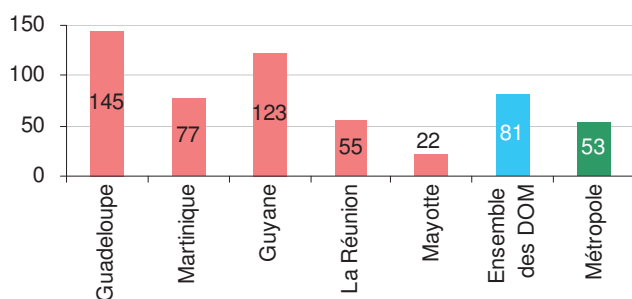
- les départements et régions d'outre-mer (DOM et DROM) : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte ;
- les collectivités d'outre-mer (COM) : Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, la Polynésie française et les îles Wallis et Futuna ;
- la Nouvelle-Calédonie.

Dans ce bilan, la Nouvelle-Calédonie sera traitée avec les collectivités d'outre-mer.

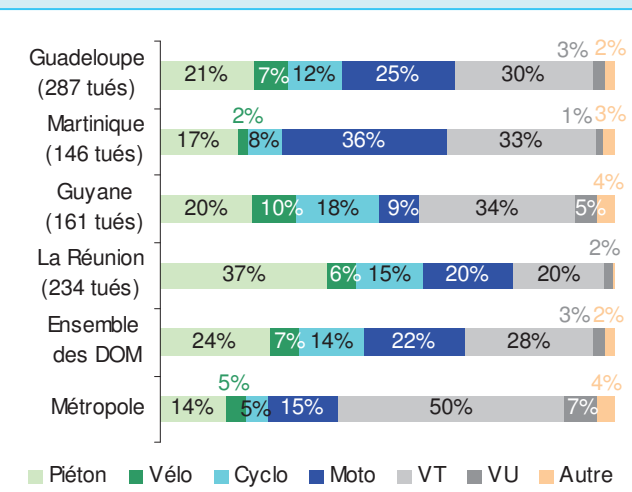
Evolution du nombre de personnes tuées dans les DOM entre 2010 et 2016



Nombre de personnes tuées (moyenne 2012-2016) par million d'habitants (pop. 2016) dans les DOM



Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement sur la période 2012-2016



Accidentalité dans les DOM

Le bilan pour l'année 2016 des cinq départements d'outre-mer, qui représentent 3 % de la population française, est le suivant :

- 1 910 accidents corporels, soit 3 % des accidents corporels en France ;
- 178 personnes tuées, soit 5 % de la mortalité routière pour la France ;
- 2 482 personnes blessées, soit 3 % des blessés en France, dont 1 189 blessés hospitalisés.

Alors que la mortalité augmente de + 0,5 % entre 2015 et 2016 en métropole, **elle augmente de + 15 % dans les départements d'outre-mer**. Cette hausse est liée à celles enregistrées en **Guadeloupe** (de 40 tués en 2015 à 57 en 2016) et en **Guyane** (de 28 tués en 2015 à 37 en 2016).

Le nombre annuel de personnes tuées par million d'habitants, calculé en moyenne sur 2012-2016, est globalement plus élevé dans les DOM qu'en métropole. Alors qu'il est de 53 en métropole, il est de 81 dans les DOM : 55 à La Réunion, 77 en Martinique, 123 en Guyane et 145 en Guadeloupe. Dans ces deux derniers DOM, il reste supérieur au taux le plus élevé des pays de l'Union européenne (98 en Bulgarie en 2015¹) et est légèrement inférieur au taux observé sur l'ensemble du continent américain² (159 en 2013). Pour Mayotte, il est aujourd'hui de 22, mais l'enregistrement des statistiques d'accidents n'y est pas encore systématique.

L'insécurité routière dans les DOM diffère de la métropole en raison de contextes spécifiques (mobilité, démographie, relief, réseau routier, climat, équilibre jour/nuit, pratiques locales, différences sociales et culturelles), mais on retrouve les grands enjeux de la métropole à des degrés divers. Comme en métropole, les trois quarts de la mortalité interviennent hors agglomération et les conducteurs novices sont impliqués dans un accident mortel sur cinq.

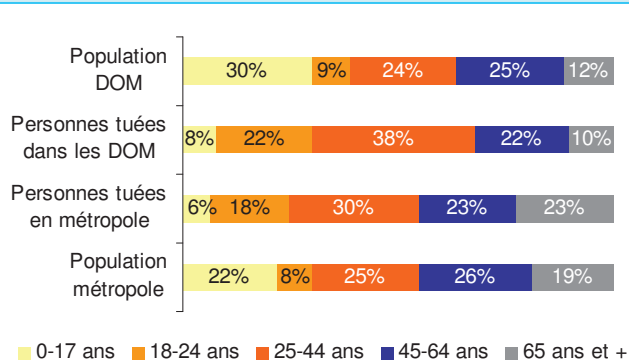
Les usagers vulnérables

Leur part dans la mortalité routière sur la période 2012-2016 est plus forte qu'en métropole (39 %) : de 57 % en Guyane à 78 % à La Réunion. **Les deux-roues motorisés** représentent 36 % de la mortalité dans les DOM, contre 20 % en métropole ; les cyclomotoristes y représentent 14 % de la mortalité contre 5 % en métropole. La part des motocyclistes parmi les personnes tuées est particulièrement élevée en Martinique (36 %), celle des cyclomotoristes est plus forte en Guyane (18 %). La moitié des 2RM tués ne portait pas de casque, pour 5 % en métropole. **Les piétons** représentent 24 % de la mortalité dans les DOM contre 14 % en métropole. Cette part atteint 37 % à La Réunion.

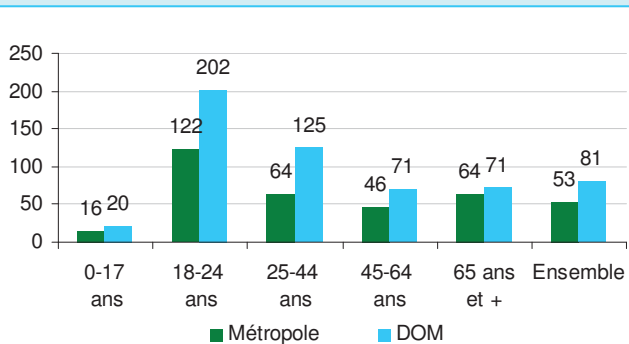
¹ Road Safety 2015 – How is your country doing?, Commission Européenne, 2016.

² Global status report on road safety 2015, OMS, 2015.

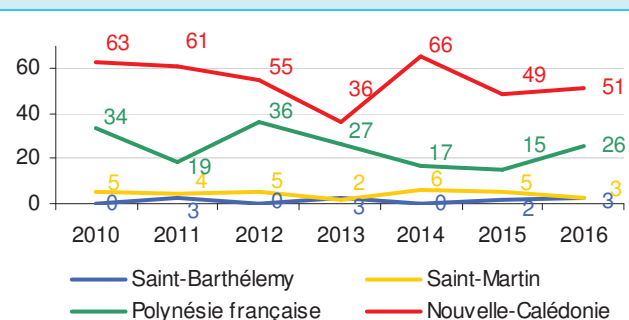
Répartition de la population (2016) et des personnes tuées (moyenne 2012-2016) selon l'âge



Mortalité par million d'habitants (moyenne 2012-2016) selon l'âge dans les DOM et en métropole



Evolution du nombre de personnes tuées dans les COM entre 2010 et 2016



Statistiques d'accidents dans les COM en 2016

| | Population (milliers d'hab.) | Accidents corporels | Tués | Blessés | Dont BH |
|-----------------------|------------------------------|---------------------|------|---------|---------|
| St-Pierre-et-Miquelon | 6 | 3 | 0 | 4 | 4 |
| St-Barthélemy | 9 | 19 | 3 | 23 | 14 |
| St-Martin | 36 | 23 | 3 | 33 | 17 |
| Wallis-et-Futuna | 12 | 8 | 0 | 11 | 11 |
| Polynésie française | 268 | 146 | 26 | 190 | 121 |
| Nouvelle-Calédonie | 269 | 296 | 51 | 442 | 285 |
| Ensemble des COM | 600 | 495 | 83 | 703 | 452 |

Source BAAC sauf Wallis-et-Futuna : source remontées rapides

Une population jeune

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

Le calcul de la mortalité par million d'habitants pour chaque classe d'âge montre, comme en métropole, **une surreprésentation des jeunes de 18 à 24 ans dans la mortalité des DOM** : en moyenne annuelle sur 2012-2016, 202 jeunes de 18 à 24 ans ont été tués par million de jeunes des DOM de cette classe d'âge, contre 122 en métropole.

La différence entre DOM et métropole est la plus importante entre 25 et 44 ans : le taux de mortalité est 2 fois plus élevé dans les DOM, contre seulement 1,5 fois pour l'ensemble des classes d'âge.

Le taux de mortalité observé dans les DOM est proche de celui de la métropole pour les moins de 17 ans ainsi que pour les 65 ans et plus.

Accidentalité dans les COM

Le bilan pour l'année 2016 est le suivant :

- 495 accidents corporels (dont 146 en Polynésie et 296 en Nouvelle-Calédonie) ;
- 83 personnes tuées (dont 26 en Polynésie et 51 en Nouvelle-Calédonie) ;
- 703 personnes blessées, dont 452 blessés hospitalisés (121 blessés hospitalisés en Polynésie et 285 en Nouvelle-Calédonie).

La mortalité des **jeunes** est forte, notamment en Nouvelle-Calédonie où la mortalité par million d'habitants des jeunes de 18 à 24 ans est près de trois fois supérieure à celle de l'ensemble de la population (le rapport n'est que de deux en métropole).

La part des usagers de **deux-roues motorisés** est élevée en Polynésie, près de la moitié des personnes tuées sur les routes entre 2012 et 2016.

Alcool et stupéfiants

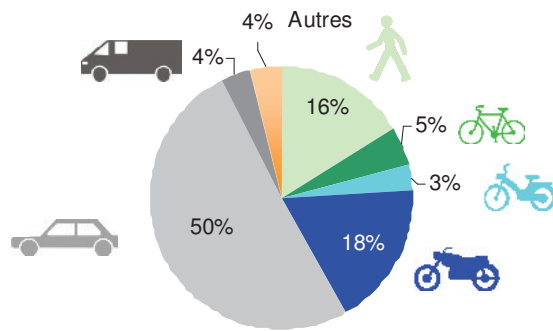
Sur 2012-2016, 34 % des personnes tuées dans les DOM le sont dans un accident avec un conducteur au taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,5 g/l et 36 % avec un conducteur positif aux stupéfiants (contre respectivement 30 % et 22 % en métropole). Ces taux sont de 43 % et 39 % en Martinique et de 58 % et 45 % en Nouvelle-Calédonie.

Ceinture et casque

Sur 2012-2016, 39 % des personnes tuées dans les DOM en véhicule carrossé ne portaient pas de **ceinture**, contre 21 % en métropole. Ce taux est de 43 % en Guyane, 51 % en Martinique, 56 % en Polynésie, 74% en Nouvelle-Calédonie. Dans les DOM, 48 % des 2RM tués ne portaient pas de **casque** (55 % en Guyane, 57 % en Guadeloupe et 61 % en Martinique) contre 5 % en métropole.

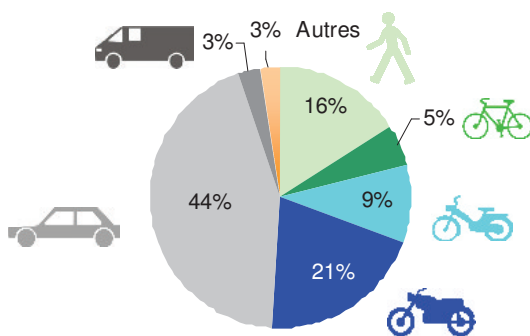
Les usagers

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement



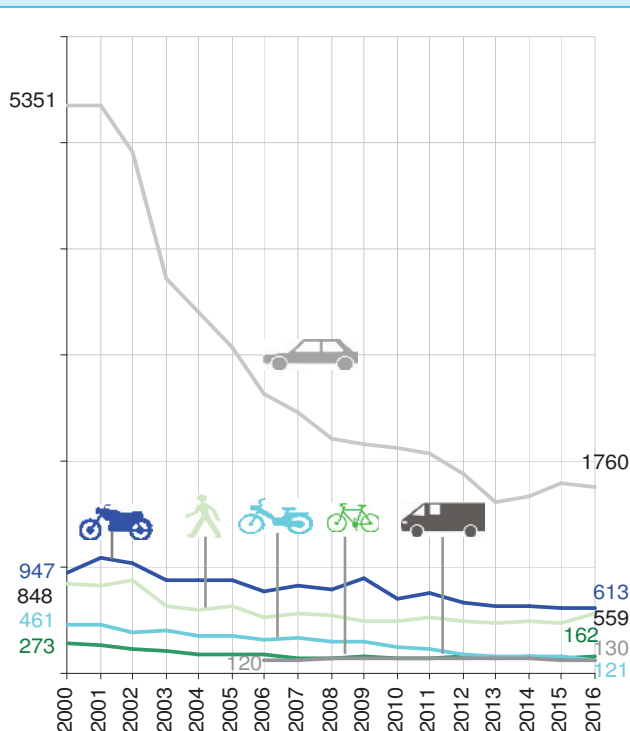
| Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | Autres | Total |
|--------|------|-------|------|------|-----|--------|-------|
| 559 | 162 | 121 | 613 | 1760 | 130 | 132 | 3477 |

Répartition des personnes blessées hospitalisées selon le mode de déplacement



| Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | Autres | Total |
|--------|------|-------|------|-------|-----|--------|-------|
| 4289 | 1455 | 2554 | 5562 | 11890 | 752 | 685 | 27187 |

Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers depuis 2000 (sauf VU depuis 2006)



Mode de déplacement

Le **véhicule de tourisme** reste le mode de déplacement associé au plus grand nombre de victimes (blessés hospitalisés et tués) : leurs occupants constituent **la moitié** des personnes tuées sur la route et 44 % des blessés hospitalisés.

Les usagers de deux-roues motorisés représentent 21 % des décès (dont 18 % pour les motocyclistes et 3 % pour les cyclomotoristes), et 30 % des blessés hospitalisés (respectivement 21 % et 9 %).

Les **piétons** constituent 16 % de la mortalité routière et des blessés hospitalisés. Parmi les piétons, les personnes en trottinette ou rollers représentent 1 % des tués et 2 % des blessés hospitalisés.

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

Les autres catégories d'usagers (occupants de véhicules utilitaires, d'autocars, d'autobus, de poids lourds, etc.) sont présentes dans des parts plus faibles dans le fichier BAAC avec au total 8 % des personnes tuées et 5 % des blessés hospitalisés.

Évolution selon le mode





La réduction de la mortalité routière intervenue depuis 2000 n'a pas bénéficié de façon identique à toutes les catégories d'usagers. Ainsi, la part des automobilistes dans la mortalité a notablement diminué (50 % en 2016 contre 65 % en 2000) alors que celle des usagers de 2RM a augmenté (21 % contre 17 % en 2000), de même que celle des piétons (16 % contre 10 % en 2000).

Depuis 2000, le nombre de **piétons** tués a baissé de -34 % et celui des **cyclistes** de -41 % (soit une baisse de -2,6 % et -3,2 % par an en moyenne). Ces gains ont été obtenus pour l'essentiel dans la première moitié de la période. **Depuis 2010, on observe une hausse chez les piétons** (+2,4 % par an) **et chez les cyclistes** (+1,6 % par an).









Les **cyclomotoristes** présentent la plus forte baisse de la mortalité entre 2000 et 2016, avec une diminution de -74 % des tués (-8,0 % par an). Sur cette période, le nombre de **motocyclistes** tués n'a baissé que de -35 % (soit -2,7 % par an). Depuis 2010, la mortalité des cyclomotoristes a diminué de -51 % alors que celle des motocyclistes a baissé de -13 %.

Le nombre **d'automobilistes** tués **diminue fortement** entre 2000 et 2016, avec une baisse de -67 % (soit -6,7 % par an en moyenne). Depuis 2010, la baisse est de -17 % (-3,0 % par an). Après une augmentation de 2006 à 2009, la mortalité des usagers de **véhicules utilitaires** a stagné jusqu'en 2014 avant de chuter en 2015-2016 (-9 % en deux ans)¹.

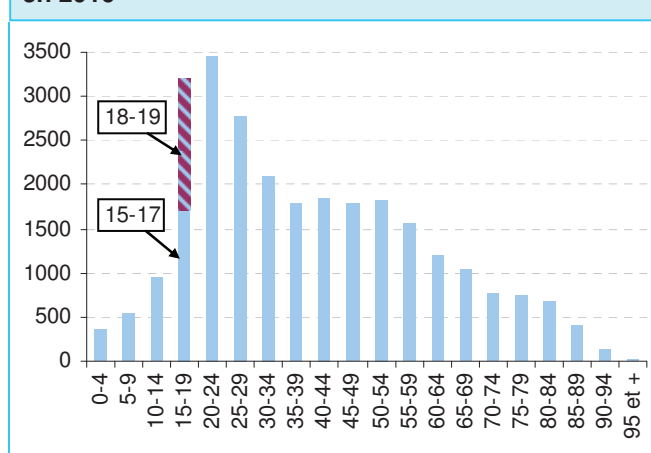
¹ Une modification de la nomenclature des véhicules dans le BAAC intervenue début 2006 ne permet pas la comparaison avec les années antérieures pour les véhicules utilitaires.

| Part dans le trafic des véhicules motorisés en 2016 | Part des usagers dans la mortalité 2016 |
|--|---|
|  1,9% | 3,5% |
|  76% | 50% |
|  17% | 4% |
|  5% | 1,6% |

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

| Mode | Tués | Blessés Hospitalisés | Nombre de tués pour 100 BH |
|---|-------------|----------------------|----------------------------|
|  | 559 | 4289 | 13.0 |
|  | 162 | 1455 | 11.1 |
|  | 121 | 2554 | 4.7 |
|  | 613 | 5562 | 11.0 |
|  | 1760 | 11890 | 14.8 |
|  | 130 | 752 | 17.3 |
|  | 12 | 70 | 17.1 |
|  | 55 | 255 | 21.6 |
| Autres | 65 | 360 | 18.1 |
| Ensemble | 3477 | 27187 | 12.8 |

Personnes blessées hospitalisées par classe d'âge en 2016



Exposition au risque

Le sur-risque des usagers de deux-roues motorisés (1,9 % des parcours motorisés¹) est particulièrement élevé : le risque d'être tué pour un motocycliste ou un cyclomoteur, conducteur ou passager, rapporté à sa part dans le trafic motorisé, est 21 fois plus élevé que pour les occupants de véhicules de tourisme.

Gravité selon le mode

Le fichier BAAC fait apparaître en 2016 un ratio de 12,8 personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés, en légère diminution par rapport à 2015 (ratio de 13 tués pour 100 BH).

Les piétons voient leur ratio augmenter en 2016 (13 tués pour 100 BH contre 11 tués pour 100 BH en 2015).

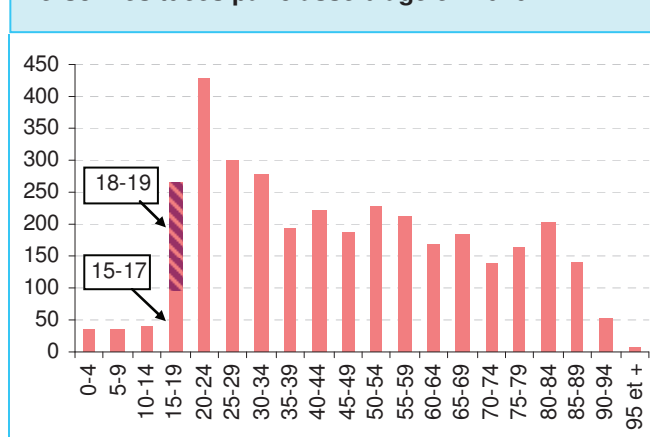
Les deux-roues ont les ratios les plus faibles : moins de 5 tués pour 100 BH cyclomoteuristes, 11 tués pour 100 BH pour les cyclistes et les motocyclistes. Or l'analyse des données des hôpitaux du Rhône nous indique que les blessés de ces catégories sont sous-enregistrés dans le fichier BAAC, surtout lorsque leurs accidents n'impliquent aucun tiers, ce qui préjuge de ratios encore plus faibles.

Le nombre de personnes tuées pour 100 BH est plus fort pour les usagers « carrossés », il est notamment de 22 pour les poids lourds, 21 pour les voiturettes et à des degrés moindres, 17 pour les véhicules utilitaires et 15 pour les véhicules de tourisme.

Les différences de ratio s'expliquent en partie par le fait que les usagers vulnérables sont plus souvent accidentés en agglomération (où les vitesses sont réduites) : la part des décès en aggro est de 69 % pour les piétons, 48 % pour les cyclistes mais 33 % pour les motocyclistes et 14 % pour les automobilistes.

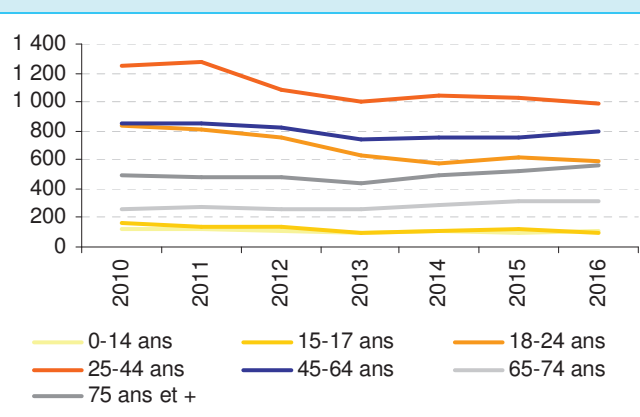
Cela est toutefois à relativiser, car non imputable directement au mode mais à son domaine d'utilisation : compte tenu de la vitesse élevée, les accidents hors des villes sont plus graves (71 % des décès).

Personnes tuées par classe d'âge en 2016

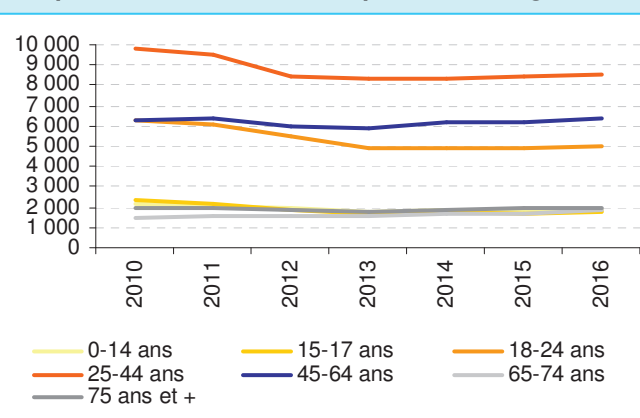


¹ Les deux-roues motorisés au 1^{er} janvier 2012, CGDD – SOeS, Chiffres et statistiques n° 400, mars 2013.

Évolution du nombre de personnes tuées de 2010 à 2016 par classe d'âge



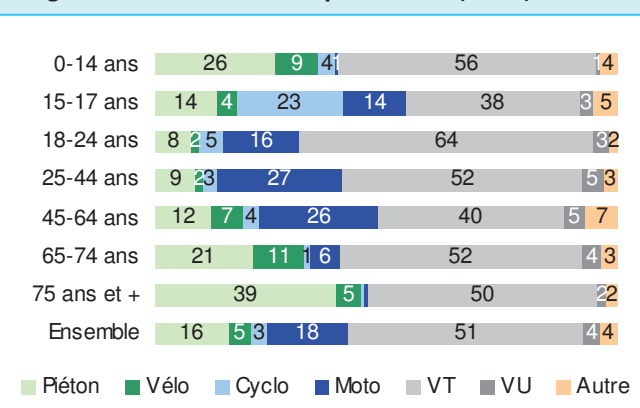
Évolution du nombre de personnes blessées hospitalisées de 2010 à 2016 par classe d'âge



Ratio du nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés par classe d'âge

| Classes d'âge | Tués | Blessés Hospitalisés | Nb de tués pour 100 BH |
|-----------------|-------------|----------------------|------------------------|
| 0-14 ans | 108 | 1832 | 5.9 |
| 15-17 ans | 96 | 1724 | 5.6 |
| 18-24 ans | 597 | 4956 | 12.0 |
| 25-44 ans | 994 | 8498 | 11.7 |
| 45-64 ans | 796 | 6386 | 12.5 |
| 65-74 ans | 320 | 1823 | 17.6 |
| 75 ans et + | 566 | 1965 | 28.8 |
| Ensemble | 3477 | 27184 | 12.8 |

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



L'âge

Les 18-24 ans sont les plus touchés par les accidents de la route, en nombre de personnes tuées et en blessés hospitalisés. Viennent ensuite les 25-34 ans avec un nombre de blessés hospitalisés plus marqué chez les 25-29 ans. Les 15-17 ans sont également associés à un nombre élevé d'hospitalisés.

En 2016, 54 personnes ont été tuées en France métropolitaine par million d'habitants, 421 hospitalisés.

Chez les 18-24 ans, ces taux sont 2 fois plus élevés avec 105 jeunes tués et 891 blessés hospitalisés par million d'habitants.

On observe également une surmortalité chez les personnes octogénaires avec 110 décès et 345 blessés hospitalisés par million d'habitants.

Le risque d'être tué est nettement moins élevé chez les enfants (0-14 ans) avec 12 tués par million d'habitants.

Entre 2010 et 2016, le risque individuel (nombre de personnes tuées par million d'habitants) est passé de 64 à 54, soit une baisse de - 15 %. La diminution a été plus forte pour les moins de 45 ans avec une baisse moyenne de - 24 % contre seulement - 4 % pour les 45 ans et plus.

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

- il se situe au dessus du ratio moyen pour la classe d'âge 65-74 ans, avec 17,6 personnes tuées pour 100 BH, et pour **les 75 ans et plus** dont le ratio est plus de deux fois supérieur à la moyenne (près de 29 personnes tuées pour 100 BH) ;
- a contrario, celui observé chez les enfants et adolescents, est bien en dessous du ratio moyen (moins de 6 personnes tuées pour 100 BH).

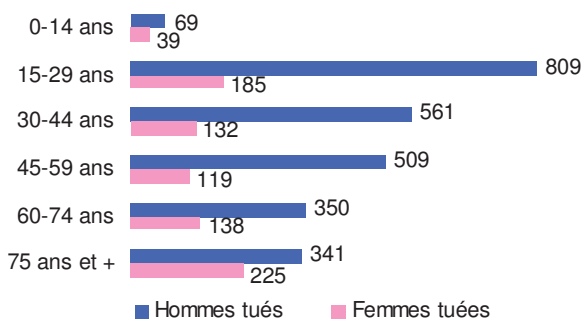
Âge et mode de déplacement

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

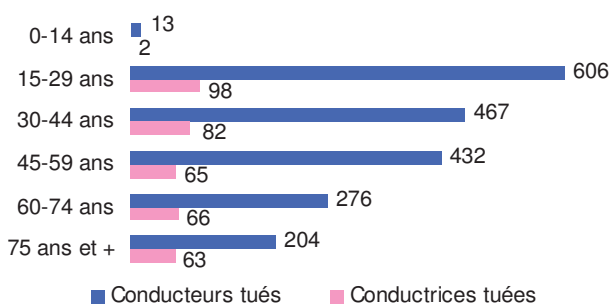
- le pourcentage de cyclomotoristes parmi les personnes tuées est beaucoup plus élevé chez les 15-17 ans (23 %) ;
- les 18-24 ans décèdent avant tout (64 %) alors qu'ils circulent en véhicule de tourisme ;
- la part des motocyclistes est élevée chez les 25-64 ans (27 %) et diminue au-delà ;
- la part des modes actifs (piétons et cyclistes) parmi les personnes tuées est la plus forte chez les 0-14 ans (35 %) et les plus de 65 ans (40 %), avec une mortalité piétonne très marquée chez les plus de 75 ans (39 %).

Le nombre de piétons tués de 75 ans et plus a augmenté fortement en 2016 par rapport à 2015 (+ 52 décès). Cette augmentation représente 57 % de la hausse de la mortalité piétonne en 2016.

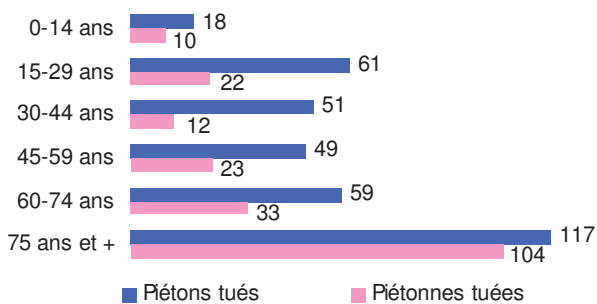
Personnes tuées par classe d'âge et par sexe : 3 477 tués



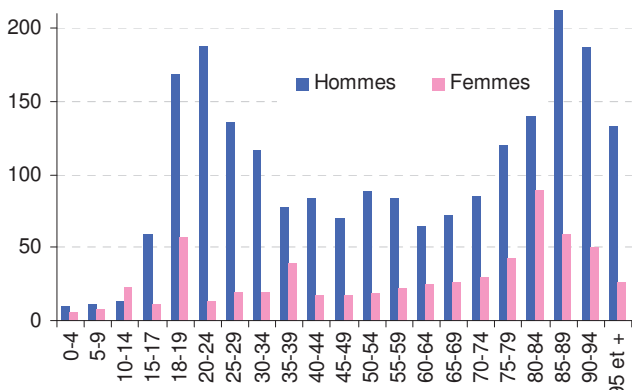
Conducteurs tués par classe d'âge et par sexe : 2 374 tués



Piétons tués par classe d'âge et par sexe : 559 tués



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



Hommes et femmes

En 2016, trois fois plus d'hommes (2 639) que de femmes (838) sont décédés sur la route, un ratio qui se retrouve dans les autres pays.

La proportion d'hommes parmi les personnes tuées est plus élevée que celle des femmes à tout âge, particulièrement les 15-29 ans, 30-44 ans et 45-59 ans qui comportent 81 % de mortalité masculine. Rapporté à leur part dans la population de chaque classe d'âge, le sur-risque masculin est marqué y compris chez les seniors.

Les hommes tués sont à 76 % des conducteurs, à 13 % des piétons et à 11 % des passagers.

Les femmes tuées sont à 45 % des conductrices, à 31 % des passagères et à 24 % des piétonnes.

Les hommes représentent 84 % des conducteurs tués : 97 % des conducteurs de moto, 88 % des conducteurs de cyclomoteur, 83 % des conducteurs cyclistes et 77 % des conducteurs de véhicule de tourisme. **Les femmes représentent 16 % des conducteurs tués mais 47 % des passagers tués.**

Les piétons tués sont pour 64 % d'entre eux des hommes. 77 % des piétons tués âgés de 15 à 44 ans sont des hommes. Pour les piétons seniors de 75 ans et plus, la différence de proportion des tués est moins marquée : 53 % sont des hommes et 47 % des femmes mais les femmes sont alors beaucoup plus nombreuses dans la population.

Dans les accidents mortels pour lesquels le motif de déplacement des usagers est connu, les hommes comme les femmes sont tués deux fois sur trois sur un trajet « promenade - loisirs » (respectivement 68 % et 64 %).

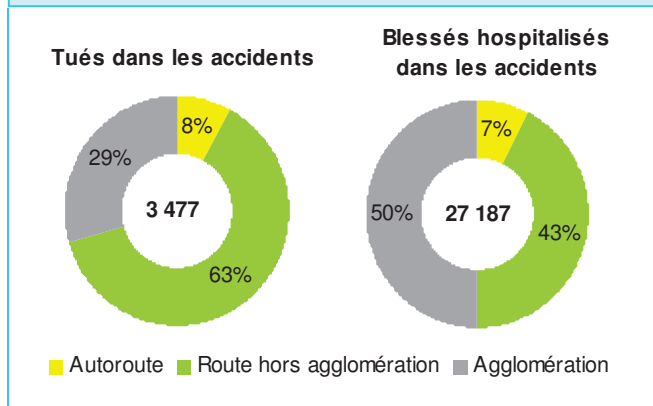
82 % des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) et 92 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont des hommes.

Les causes d'accidents relevées chez les hommes APAM sont d'abord la vitesse, excessive ou inadaptée (34 %), l'alcool (23 %) et le non-respect des priorités (12 %). Les causes relevées chez les femmes APAM sont d'abord la vitesse excessive ou inadaptée (22 %), le non-respect des priorités (19 %) et l'inattention (11 %). Les dépassements dangereux sont plus souvent signalés chez les hommes (4 % contre 2 % chez les femmes). 25 % des femmes APAM ont 65 ans ou plus, contre 15 % des hommes. Le facteur « non-respect des priorités » est plus présent chez les seniors, il exprime des difficultés à s'insérer dans un trafic dynamique.

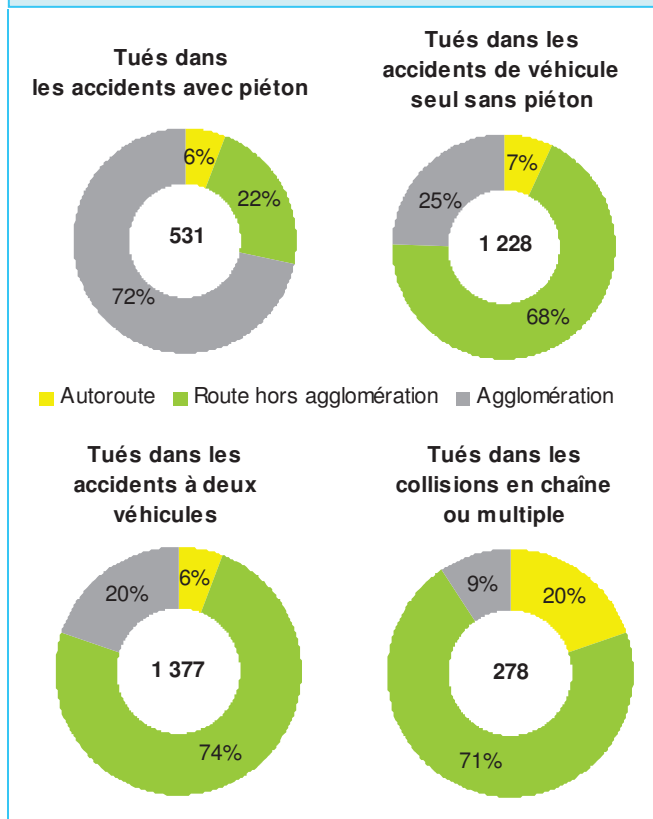
Les hommes seraient davantage impliqués dans des accidents résultants de prises de risque (accidents avec dépassement ou perte de contrôle en courbe). Des chercheurs ont montré que près d'un tiers des jeunes hommes prennent des risques pour le plaisir pendant la conduite, quatre fois plus que les jeunes conductrices.

La typologie des accidents

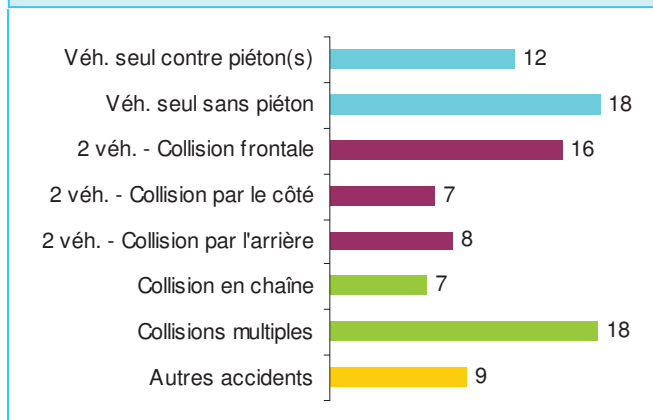
Répartition des personnes tuées et des blessés hospitalisés selon le milieu



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



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



Selon le milieu

29 % des personnes tuées et la moitié des blessés hospitalisés le sont en ville. Les réseaux hors agglomération ont une part plus élevée dans la mortalité (71 %) que parmi les blessés hospitalisés (50 %). **Les accidents sont donc plus graves hors agglomération.**

De 2000 à 2010, la mortalité a baissé de moitié sur tous les types de réseaux. Depuis 2010, elle a baissé plus fortement hors agglomération (- 16 %) qu'en agglomération (- 10 %).

L'augmentation globale de + 0,3 % du nombre de personnes tuées entre 2015 et 2016 correspond à :

- une diminution de - 9,4 % sur autoroute (270 décès en 2016, 298 en 2015) après une hausse de + 23 % entre 2014 et 2015 ;
- une hausse de + 3,1 % en agglomération (1 019 personnes tuées en 2016, soit 31 de plus qu'en 2015) ;
- une stabilité hors agglomération (2 188 personnes tuées en 2016, soit 13 de plus qu'en 2015).

La gravité des accidents est la plus élevée hors agglomération :

- 7 personnes tuées pour 100 BH en ville (vitesses, et donc violence des chocs, plus faibles),
- 19 personnes tuées pour 100 BH sur route hors agglomération,
- 13 personnes tuées pour 100 BH sur autoroute : valeur intermédiaire expliquée par les caractéristiques de la voirie (sens de circulation séparés, carrefours dénivelés) et les restrictions d'usage (piétons, vélos, véhicules lents) qui la rendent plus sûre malgré des vitesses pratiquées élevées.

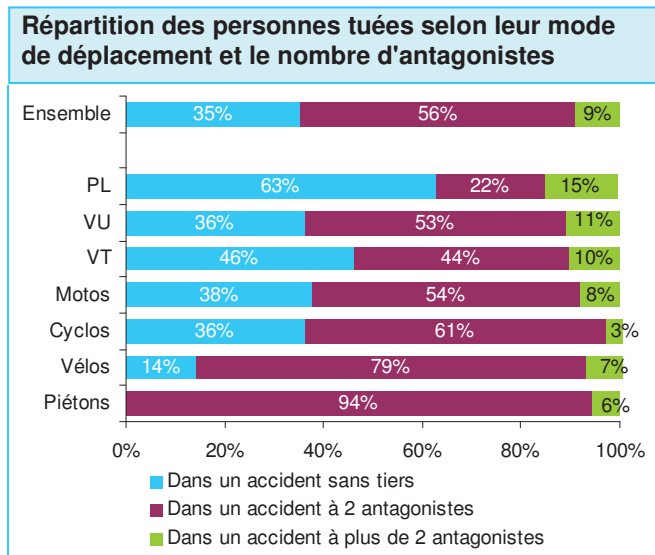
Les collisions

La moitié des personnes tuées l'est dans un accident avec un seul véhicule, sans piéton impliqué (35 % des cas, pour une moyenne européenne de 30 %), ou avec un piéton (15 % des cas). 40 % des personnes tuées le sont dans un accident entre deux véhicules.

Les accidents les plus graves (16 à 18 personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés) mettent en jeu des vitesses de choc élevées et des pertes brutales d'énergie cinétique :

- accidents de véhicules seuls, liés à une perte de contrôle souvent générée par une vitesse inadaptée aux circonstances, et pour lesquels les chocs contre obstacles fixes (arbres, poteaux, murs, piles de pont) sont plus fréquents que pour les autres accidents (24 % contre 1 %) ;
- chocs frontaux, dans lesquels les vitesses des deux véhicules antagonistes s'additionnent ;
- collisions multiples, aux configurations variées.

Les accidents d'un véhicule seul contre piéton ont une gravité de 12 tués pour 100 BH, révélateur de la vulnérabilité des piétons, partiellement compensée par des vitesses plus faibles en milieu urbain.



Exemple de lecture : 14 % des cyclistes tués le sont dans un accident sans tiers.

Répartition des personnes tuées dans les accidents avec deux antagonistes par catégorie d'usagers

| | Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant cet usager (A) | Nombre de personnes tuées de cette catégorie d'usagers (B) | % (B) / (A) |
|---------|--|--|-------------|
| Piétons | 531 | 527 | 99% |
| Vélos | 128 | 127 | 99% |
| Cyclos | 81 | 73 | 90% |
| Motos | 359 | 332 | 92% |
| VT | 1 496 | 769 | 51% |
| VU | 292 | 69 | 24% |
| PL | 246 | 12 | 5% |
| TC | 55 | 8 | 15% |

Exemple de lecture : 531 personnes ont été tuées dans un accident à deux antagonistes dont un piéton. Parmi elles, 527 étaient piétons.

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'antagoniste heurté

| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | TC | Autre | Total | |
|----------------------|--------|------|-------|------|-----|------|-----|----|-------|-------|------|
| ACCIDENT SANS TIERS | | 23 | 44 | 232 | 810 | 47 | 35 | 4 | 33 | 1228 | |
| COLLISION AVEC | | | | | | | | | | | |
| | Piéton | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | |
| | Vélo | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| | Cyclo | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 9 | |
| | Moto | 20 | 3 | 3 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 33 | |
| | VT | 342 | 76 | 40 | 234 | 459 | 13 | 3 | 1 | 1186 | |
| | VU | 59 | 11 | 11 | 49 | 90 | 13 | 2 | 0 | 236 | |
| | PL | 63 | 24 | 12 | 26 | 184 | 40 | 6 | 7 | 366 | |
| | TC | 21 | 1 | 2 | 4 | 18 | 0 | 0 | 1 | 47 | |
| | Autre | 17 | 6 | 4 | 10 | 16 | 3 | 1 | 1 | 58 | |
| MULTICOLLISION | | | | | | | | | | | |
| | | 32 | 12 | 4 | 49 | 181 | 14 | 8 | 0 | 307 | |
| TOTAL | | | | | | | | | | | |
| | | 559 | 162 | 121 | 613 | 1760 | 130 | 55 | 12 | 65 | 3477 |
| Part de la mortalité | | | | | | | | | | | |
| | | 16% | 5% | 3% | 18% | 51% | 4% | 2% | 0% | 2% | 100% |

Exemple de lecture du tableau – colonne cyclo : parmi les 121 cyclomoteurs tués, 44 l'ont été lors d'un accident sans tiers, 3 dans une collision avec une moto, 1 lors d'une collision avec un autre cyclomoteur, 40 lors d'une collision avec un véhicule de tourisme, etc.

Les usagers impliqués

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

35 % des personnes tuées le sont dans des accidents de véhicules sans tiers. Parmi les 1 760 automobilistes tués, 46 % le sont sans tiers contre 38 % pour les motocyclistes.

Dans les accidents mortels impliquant un usager vulnérable (piéton, cycliste, cyclomotoriste ou motocycliste) et un autre véhicule, 90 % à 99 % des personnes tuées sont des usagers de cette catégorie. Il en est de même lorsque plus de deux antagonistes sont impliqués (multicollisions).

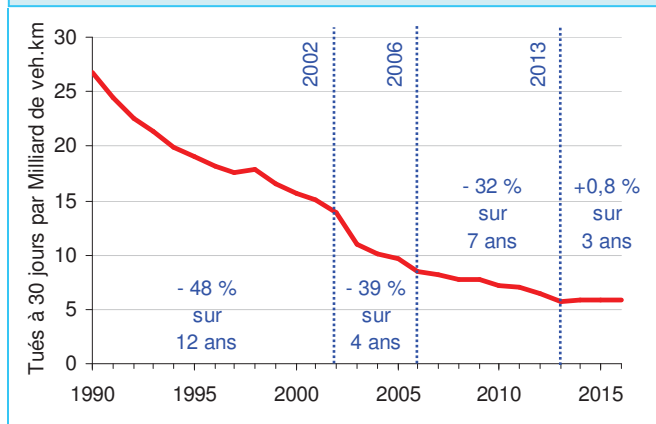
En revanche, concernant les autres véhicules, dans les accidents dans lesquels ils sont impliqués :

- les automobilistes ne constituent que la moitié des décès dans les accidents à deux antagonistes et 62 % dans les multicollisions ;
- les occupants de véhicules utilitaires ne constituent que 24 % des décès dans les accidents à deux antagonistes et 17 % dans les multicollisions ;
- les occupants de poids lourds et de véhicules de transport en commun ne constituent que 5 % des décès dans les accidents à deux antagonistes et 9 % dans les cas de multicollision.

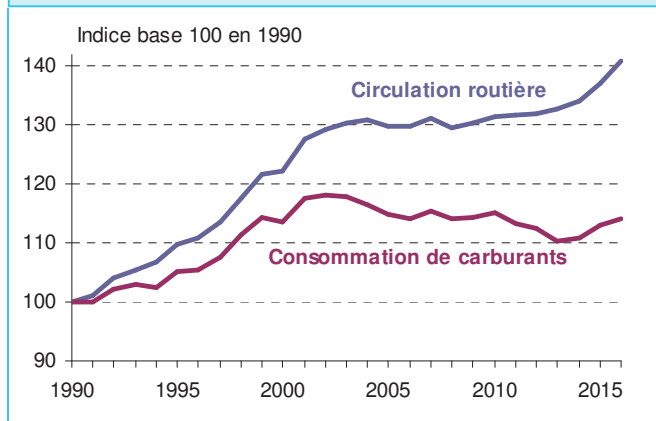
Entre 2015 et 2016, la mortalité dans les accidents de véhicule seul sans piéton impliqué baisse fortement (94 décès de moins globalement), sauf chez les motards (+ 12 motards tués).

Évolution et saisonnalité de la mortalité routière

Évolution de la mortalité annuelle rapportée aux parcours, depuis 1990

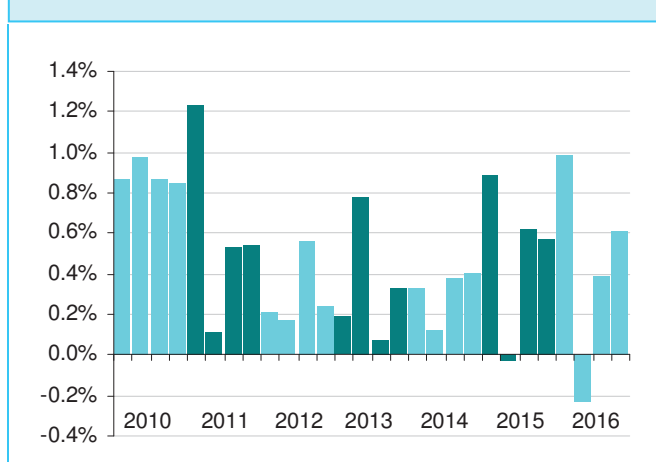


Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières



Source : CGDD/SOeS.

Évolution du PIB trimestriel (en prix courants)



Source : Insee.

Évolution : la tendance générale

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

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

- une baisse relativement lente de 1990 à 2002 (- 48 % soit un rythme moyen annuel de - 5,3 %) ;
- une forte décroissance de 2002 à 2006 (- 39 % soit en moyenne - 11,7 % par an) suite à la mise en œuvre du contrôle automatisé ;
- une succession d'années de baisse et de stagnation entre 2006 et 2013, pour une baisse totale de - 32 % (soit - 5,4 % par an en moyenne) ;
- une remontée de + 0,8 % de 2013 à 2016, soit + 0,25 % par an.

Activité économique

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

Les variations du coût des carburants ont un impact sur la mobilité. Lorsque les prix augmentent de 1 %, la consommation de carburant diminue à court terme de l'ordre de 0,25 % à 0,35 %¹. En cumul annuel glissant, après une très légère décroissance durant l'année 2013, les volumes de carburants livrés ont augmenté de l'ordre de + 2,5 % entre début 2014 et fin 2016. Toutefois il apparaît au vu des historiques publiés par le SOeS² que la consommation de carburants ne peut pas sur le long terme être directement reliée à la circulation routière.

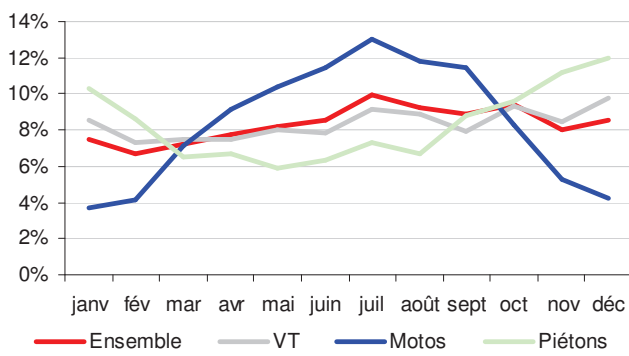
Une récente analyse internationale³ a mis en évidence une corrélation entre l'évolution de la mortalité et deux indicateurs économiques tels que l'évolution du PIB et celui du taux de chômage. Une réduction de l'activité économique fait baisser la mortalité routière et inversement. En 2015 et 2016 le PIB annuel a augmenté chaque année de + 1,9 %.

¹ Effets des prix à court et à long termes par type de population, Commissariat général au développement durable, Etudes et documents, n° 40, avril 2011.

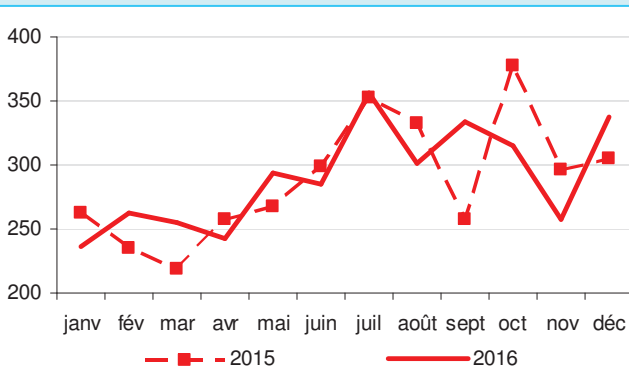
² Les comptes des transports en 2015, Commissariat général au développement durable, 2016.

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

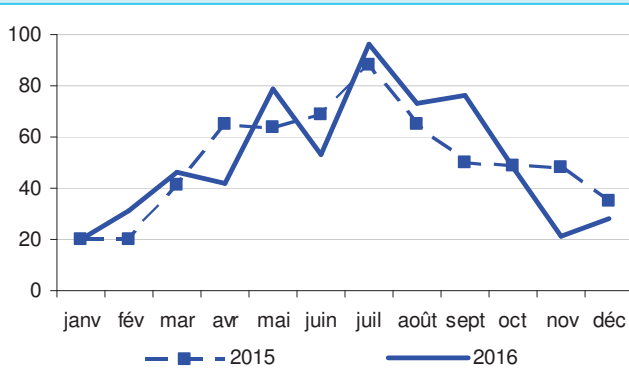
Part du mois dans la mortalité annuelle de la catégorie d'usagers (moyenne 2007-2016)



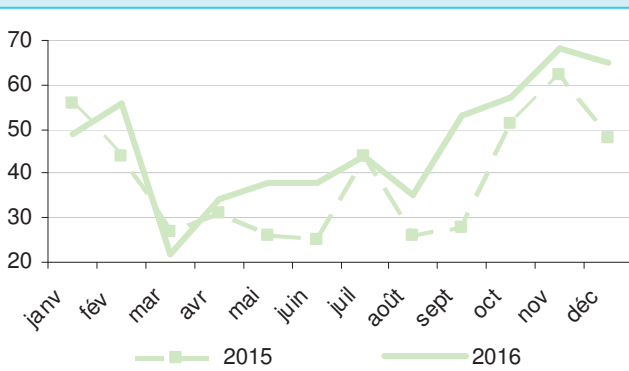
Mortalité mensuelle - Ensemble des usagers



Mortalité mensuelle - Motocyclistes



Mortalité mensuelle - Piétons



La saisonnalité

La mortalité routière varie sur l'année. Le 1^{er} trimestre est habituellement le moins meurtrier (21 % de la mortalité annuelle sur 2007-2016) alors que le 3^{ème} trimestre est le plus meurtrier (28 %).

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

Les conditions météorologiques

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

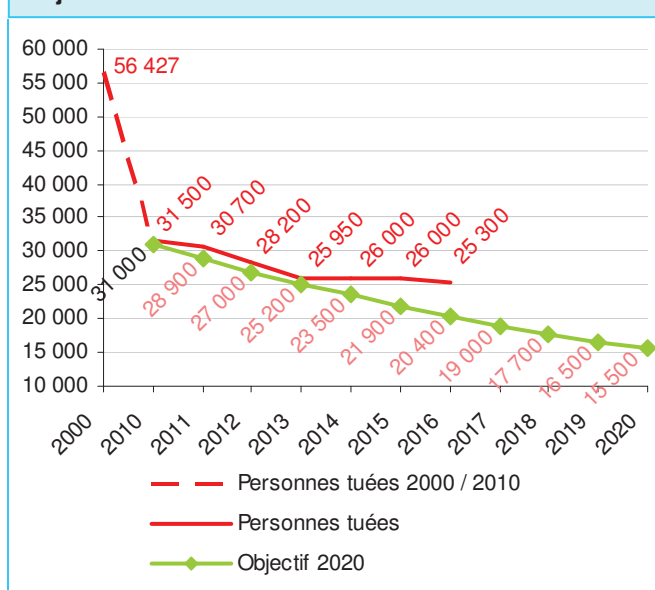
Ainsi 76 décès de motocyclistes ont été enregistrés en septembre 2016, mois chaud, sec et ensoleillé, alors que leur nombre s'était élevé à 50 en septembre 2015, mois marqué par des températures fraîches et par deux épisodes fortement pluvieux et venteux en milieu de mois. A l'inverse avril 2016, dont la dernière semaine a été marquée par des températures quasi-hivernales, a connu une mortalité motocycliste nettement plus faible qu'avril 2015, chaud, largement ensoleillé et plutôt sec (respectivement 42 et 65 décès).

Les deux semestres de l'année 2016 présentent des profils contrastés. La pluviométrie a été très excédentaire au premier semestre, avec des températures plus douces que la normale en janvier-février puis relativement fraîches de mars à mai. Juin a été particulièrement peu ensoleillé. Le second semestre a été très sec, hormis en novembre. La période de juillet à septembre, plus chaude que la normale, a été suivie de début octobre à mi-novembre par un net refroidissement puis un retour en fin d'année à des températures de saison.

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

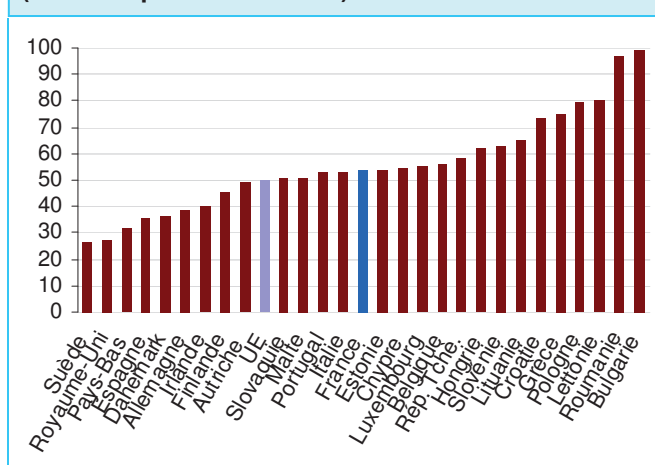
La France dans l'Europe de la sécurité routière

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



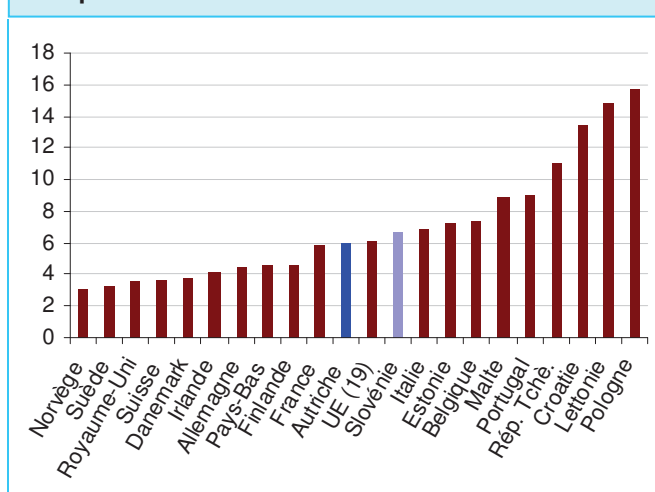
Source : Commission européenne, DG-Move, mai 2017.

Mortalité routière par million d'habitants en Europe (données provisoires 2016)



Source : Commission européenne, DG-Move, mai 2017.

Mortalité routière par milliard de véhicules-km en Europe



* Moyenne sur les trois dernières années disponibles
Source : ETSC, 11th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2017.

Environ 1,25 million de personnes décèdent chaque année dans le monde sur les routes¹ dont 2 % dans l'Union européenne. En 2016, le bilan provisoire des 28 États membres de l'UE s'élève à 25 313 décès, en baisse de - 3 % par rapport à 2015. 69 personnes se tuent chaque jour sur les routes de l'Union. L'UE s'est fixé comme objectif de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020² et de réduire le nombre des blessés graves.

La mortalité routière en Europe

D'après les premières estimations, en 2016, 18 pays de l'Union ont connu une baisse de la mortalité routière par rapport à 2015. Parmi ces pays se trouvent la Lituanie (- 22,3 %), Chypre (- 19,3 %) et la Lettonie (- 16 %). La mortalité routière a augmenté dans 9 pays de l'Union. Les plus fortes hausses sont observées à Malte (+ 100 %), au Danemark (+ 17,4 %) et en Norvège (+ 15,3 %). En France (+ 0,5 %) et en Bulgarie, le nombre de personnes tuées se stabilise. Avec une baisse de la mortalité de - 12 % depuis 2011, la France progresse moins bien que la moyenne européenne (- 18 %). Le Portugal, la Lituanie et Chypre, avec une baisse dépassant - 30 %, occupent les trois premières places.

La part de la France dans la mortalité routière européenne est de 13,3 %. Le nombre de personnes tuées dans l'UE par million d'habitants est passé de 61 à 50 entre 2011 et 2016. En France en 2016, ce nombre est de 54, supérieur à la moyenne, alors que l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne et le Portugal ont un nombre inférieur. En revanche, la France présente une mortalité routière rapportée au trafic inférieur à la moyenne européenne (en-dessous de 6 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules).





Selon les classes d'âge

En 2015, en Europe, les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 11,2 % de la population mais 15,3 % de la mortalité routière. En France, les jeunes sont la catégorie la plus touchée mais leur mortalité moyenne rapportée à la population tend à se rapprocher de celle observée en Europe. Alors qu'en 2010, ils représentaient 24,8 % de la mortalité pour 12,4 % de la population, ils représentent en 2015 21,5 % de la mortalité routière pour 11,8 % de la population. La mortalité moyenne rapportée à la population des seniors (personnes âgées de 65 ans et plus), jusqu'à présent réellement inférieure en France à la moyenne européenne, s'en rapproche désormais depuis 2013. Les seniors représentent 25,5 % de la mortalité européenne pour 18,9 % de la population. En France, en 2015, ils représentent 24 % de la mortalité pour 18,4 % de la population alors que ce taux était de 19,2 % en 2010.

¹ Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, OMS, 2015.






² Towards a European road safety area – Policy orientations on road safety – 2011-2020, Commission européenne, juillet 2010.

Données d'exposition

| |  |  |  |  |  |  |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Population (millions hab) (au 1/01/2015) | 81.174 | 46.44 | 64.343 | 60.796 | 64.767 | 508.191 |
| Superficie (milliers de km ²) | 357.1 | 506.0 | 551.5 | 301.3 | 243.8 | 4 470.6 |
| Réseau autoroutier (km) (données 2013) | 12 917 | 14 981 | 11 552 | 6751 | 3 760 | 74 341 |
| Réseau routier total (km) (données 2013) | 230 377 | 666 415 | 1 071 823 | 1 738 238 | 421 127 | / |
| Circulation (milliards véh-km) (données 2014) | 740.5 | / | 572.4 | / | 521.2 | / |
| Motorisation (VL/1000 hab) (données 2014) | 547 | 474 | 479 | 610 | 472 | 491 |
| Parc VL (millions véh) (données 2014) | 44 403 | 22 030 | 31 800 | 37 081 | 30 557 | 249 773 |
| Parc 2RM (millions véh) (données 2014) | 6.2 | 5.0 | 3.0 | 9.0 | 1.2 | 35.4 |
| VMA autoroute | 130 conseillé | 120 | 110-130 | 130 | 112 | / |







Source : Commission européenne, Statistical pocketbook, Transports européens en chiffres, 2016.

Mortalité par million d'habitants

| |  |  |  |  |  |  |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|
| En 2000 | 91 | 144 | 137 | 124 | 61 | / |
| En 2014 | 42 | 36 | 53 | 56 | 29 | 51 |
| En 2015 | 43 | 36 | 54 | 56 | 28 | 52 |
| Estimation 2016 | 39 | 36 | 54 | 53 | 27 | 50 |







Source : Commission européenne

Mortalité routière par réseau

| |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------------|---|---|---|---|---|---|
| Routes hors agglo | 1 997 | 971 | 2 175 | 1 621 | 1 022 | 13 251 |
| Tués routes hors agglo / total | 57.7% | 57.5% | 62.8% | 47.3% | 56.7% | 50.8% |
| Routes en agglo | 1 048 | 441 | 988 | 1 502 | 600 | 9 249 |
| Tués routes en agglo / total | 30.3% | 26.1% | 28.5% | 43.8% | 33.3% | 35.4% |
| Autoroutes | 414 | 277 | 298 | 305 | 111 | 1 980 |
| Tués autoroutes / total | 12.0% | 16.4% | 8.6% | 8.9% | 6.2% | 7.6% |







Source : Commission européenne, données 2015.

Mortalité routière par catégorie d'usagers

| |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------------|---|---|---|---|---|---|
| Automobilistes | 1 624 | 693 | 1 796 | 1 476 | 798 | 11 380 |
| Tués automobilistes / Total | 46.9% | 41.0% | 51.9% | 43.1% | 44.2% | 43.6% |
| 2RM | 701 | 385 | 769 | 878 | 369 | 4 609 |
| Tués 2RM / Total | 20.3% | 22.8% | 22.2% | 25.6% | 20.5% | 17.7% |
| Cyclistes | 383 | 58 | 149 | 251 | 100 | 2 016 |
| Tués cyclistes / Total | 11.1% | 3.4% | 4.3% | 7.3% | 5.5% | 7.7% |
| Piétons | 545 | 367 | 468 | 602 | 427 | 5 178 |
| Tués piétons / Total | 15.8% | 21.7% | 13.5% | 17.6% | 23.7% | 19.8% |
| Total 2015 | 3 459 | 1 689 | 3 461 | 3 428 | 1 804 | 26 093 |

Source : Commission européenne et Eurostat, données 2015.

Mortalité routière par âge

| |  |  |  |  |  |  |
|------------------------------|---|---|---|---|---|---|
| Tués 15-17 ans | 72 | 27 | 125 | 57 | 48 | 572 |
| Tués 15-17 ans / Total | 2.1% | 1.6% | 3.6% | 1.7% | 2.7% | 2.2% |
| Tués 18-24 ans | 473 | 144 | 619 | 379 | 309 | 3 426 |
| Tués 18-24 ans / Total (%) | 13.7% | 8.5% | 17.9% | 11.1% | 17.1% | 13.1% |
| Tués 15-24 ans | 545 | 171 | 744 | 436 | 357 | 3 998 |
| Tués 15-24 ans / Total (%) | 15.8% | 10.1% | 21.5% | 12.7% | 19.8% | 15.3% |
| Population 15-24 ans / Total | 10.7% | 9.6% | 11.8% | 9.8% | 12.6% | 11.2% |
| Tués ≥ 65 ans | 1 024 | 505 | 831 | 1 088 | 444 | 6 654 |
| Tués ≥ 65 ans / Total | 29.6% | 29.9% | 24.0% | 31.7% | 24.6% | 25.5% |
| Population ≥ 65 ans / Total | 21.0% | 18.5% | 18.4% | 21.7% | 17.8% | 18.9% |

Source : Commission européenne, données 2015.

Analyse comparative (chiffres 2015)

Depuis 2000, la mortalité routière en France est dans la moyenne européenne. En 2015, elle est légèrement supérieure avec 54 personnes tuées par million d'habitants, indicateur retenu pour les comparaisons. Parmi les pays voisins : l'Allemagne compte 43 personnes tuées par million d'habitants, l'Espagne 36 et le Royaume-Uni 28. L'Italie en revanche en compte 56. Les disparités sont encore plus fortes concernant la mortalité des jeunes. Si la mortalité rapportée à la population des 65 ans et plus est comparable entre la France, l'Allemagne et l'Espagne, celle des 15-24 ans en France est très supérieure à celle des quatre pays comparés même si l'écart s'est bien réduit depuis 2010.

La France présente des spécificités territoriales qui rendent les comparaisons difficiles. Sa population est équivalente à celle de l'Italie et du Royaume-Uni, et inférieure à celle de l'Allemagne. Pourtant sa superficie et la longueur du réseau routier français sont beaucoup plus importantes : entretenir et améliorer un tel réseau routier représente un coût conséquent pour le contribuable français et limite la part de réseau qu'il est possible de passer à haut niveau de service. Le volume de trafic global en France se situe au troisième rang derrière l'Allemagne et l'Italie mais devant le Royaume-Uni. Mais de par sa taille, le réseau routier français est mieux à-même de l'absorber, la circulation est moins dense ce qui favorise des vitesses libres. Malgré des vitesses maximales autorisées supérieures à la France en Allemagne et au Royaume-Uni sur routes hors agglomération, les vitesses y sont souvent assez contraintes. 62,8 % de la mortalité intervient en France sur les routes hors agglomération, un taux supérieur aux quatre pays cités. Les autoroutes comptent 8,6 % de la mortalité en France, pour 12 % en Allemagne : le linéaire des autoroutes françaises n'est inférieur que de 16 % mais la vitesse y est limitée à 130 km/h. 32 personnes sont décédées en Allemagne pour 1 000 km d'autoroutes, contre 26 en France.

En 2015, la part de mortalité des usagers de deux-roues motorisés en France (22,2 %) est l'une des plus fortes de l'UE. Elle est identique à celle de l'Espagne malgré un parc nettement moindre (estimé à 3 millions en France contre 5 millions en Espagne). La mortalité cycliste en Allemagne est plus du double de celle observée en France, et supérieure à la moyenne européenne.

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

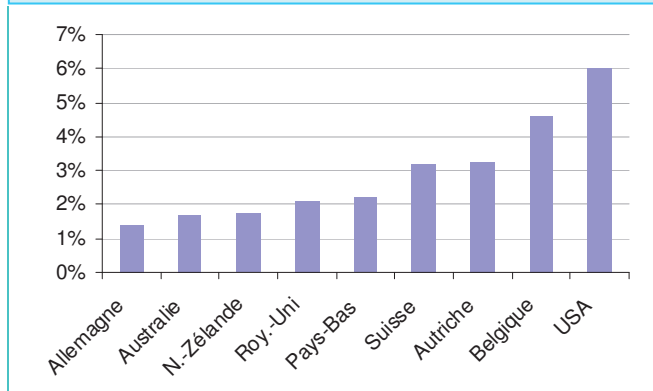
Le coût de l'insécurité routière

Les valeurs tutélaires de l'insécurité routière évoluent selon le PIB par habitant et sont actualisées chaque année. Elles s'élevaient en 2016 à :

- 3,241 millions d'euros pour une personne tuée,
- 405 180 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 heures,
- 16 207 euros pour un blessé léger,
- 4 970 euros pour les dégâts matériels (accident matériel ou corporel).

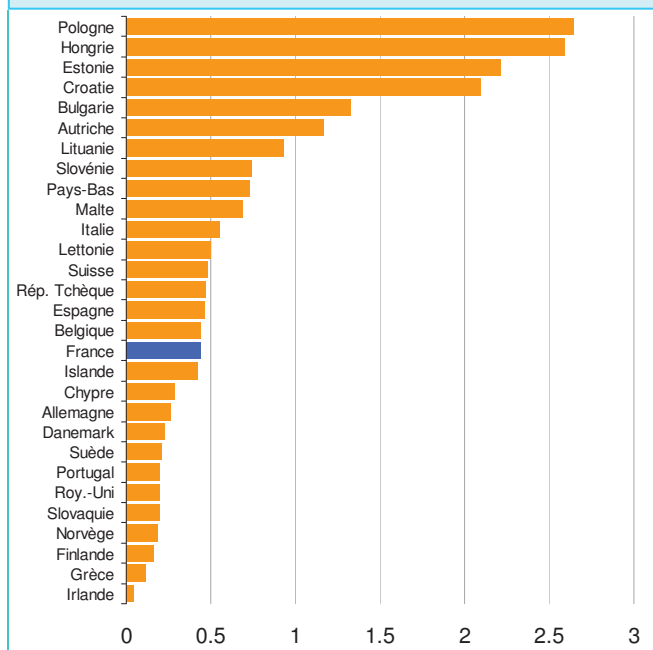
Ces valeurs de référence et les méthodologies d'évaluation sont précisées par l'**instruction du 16 juin 2014** relative à l'évaluation des projets de transport, et la note méthodologique du 1^{er} octobre 2014, conformément aux recommandations du rapport de la mission Quinet paru en 2013 sur l'évaluation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

Coût des accidents de la route en pourcentage du PIB dans 9 pays à haut niveau de revenu



Source : Wijnen et Stipdonk, 2016.

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



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

Les coûts liés à l'insécurité routière ont été les premiers à être intégrés dans l'évaluation socio-économique des infrastructures de transports. Ils correspondent à la perte de production, fruit du potentiel du défunt et de son travail ; la perte affective pour ses proches ; le *præsidium vivendi* pour l'intéressé.

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

En 2016, le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des prix unitaires ci-contre, s'établirait à 38,3 milliards d'euros (Md€) répartis comme suit :

- 11,3 Md€ au titre de la mortalité ;
- 22,0 Md€ au titre des hospitalisations ;
- 3,8 Md€ pour les victimes légères ;
- 1,1 Md€ pour les dégâts matériels de ces accidents corporels.

Au coût des accidents corporels s'ajoute celui des accidents uniquement matériels. Le coût des accidents non corporels correspondant aux seuls dégâts matériels (1,395 millions d'accidents matériels déclarés en responsabilité civile en 2015 auprès des compagnies d'assurances¹ et une estimation de 700 000 dommages véhicules lors d'accidents) est estimé à 10,4 Md€.

Le coût total de l'insécurité routière serait de près de 50 Md€, soit 2,2 % du PIB.

Pour la valorisation des blessés, la France a fait le choix de prendre 12,5 % de la valeur statistique de la vie humaine comme valeur pour le blessé hospitalisé de plus de 24 h et 0,5 % pour le blessé léger, suivant en cela l'esprit des recommandations du projet européen HEATCO (Bickel, P., Friedrich, R., et al. 2006), qui suggérait de prendre un pourcentage de la valeur statistique de la vie humaine lorsqu'un calcul direct ne peut être effectué. Mais de nombreux pays européens (projets européens InDev et Safetycube) prennent en compte, à l'instar des Etats-Unis (NHTSA), pour le calcul de la valeur unitaire du blessé grave, tout ou partie des coûts médicaux, pertes de production, coûts humains (coûts immatériels, années de vie perdues en bonne santé, etc.), coûts administratifs (police, pompiers, services d'urgence, assurance, etc.), coûts des dommages, d'autres coûts comme les coûts de congestion dus aux accidents... Cela peut induire dans ces pays une valorisation de la morbidité routière sensiblement plus élevée qu'en France.

¹ Source : Fédération Française des Sociétés d'Assurance.

La prise en compte des personnes gravement blessées

Le nombre de blessés graves M.AIS 3+ (voir page 179) en France est estimé à partir du Registre du Rhône, des données BAAC dans le Rhône et en France.

Le nombre de blessés graves M.AIS 3+ est estimé à **24 000** en moyenne sur les années 2012 à 2015, soit un ratio de **7 blessés graves pour 1 tué**.

Effectifs annuels moyens des blessés M.AIS 3+ et des blessés M.AIS 1+ estimés, par type d'usager, par âge et par sexe, France, 2006-2012

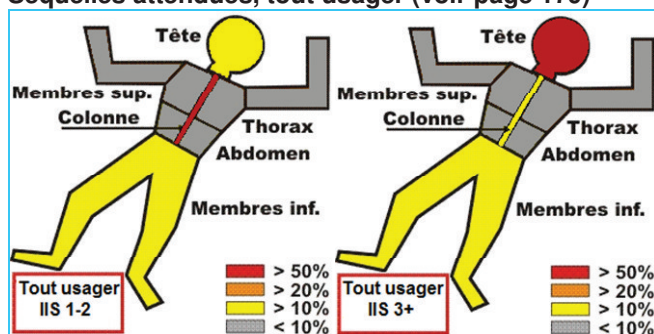
| | | M.AIS 3+ | M.AIS 1+ | Ratio M.AIS 3+ / M.AIS 1+ | |
|---------------|-------------|-------------|----------|---------------------------|------|
| Type d'usager | 2RM | Avec tiers | 6 357 | 45 059 | 14.1 |
| | | Sans tiers | 6 262 | 67 218 | 9.3 |
| | Vélo | Avec tiers | 1 133 | 10 716 | 10.6 |
| | | Sans tiers | 2 434 | 61 398 | 4.0 |
| | Voiture | Avec tiers | 3 888 | 85 344 | 4.6 |
| | | Sans tiers | 3 938 | 43 163 | 9.1 |
| | Piétons | Avec tiers* | 3 900 | 26 605 | 14.7 |
| | | Autre | | | |
| | Avec tiers | 385 | 4 700 | 8.2 | |
| | Sans tiers | 608 | 4 640 | 13.1 | |
| Âge | 0-9 ans | 700 | 11 071 | 6.3 | |
| | 10-14 ans | 1 165 | 16 172 | 7.2 | |
| | 15-19 ans | 4 470 | 53 206 | 8.4 | |
| | 20-29 ans | 6 825 | 93 006 | 7.3 | |
| | 30-54 ans | 9 804 | 126 869 | 7.7 | |
| | 55-64 ans | 2 649 | 25 643 | 10.3 | |
| | 65-74 ans | 1 358 | 12 083 | 11.2 | |
| | 75 ans et + | 1 934 | 10 794 | 17.9 | |
| Sexe | Femmes | 7 255 | 123 019 | 5.9 | |
| | Hommes | 21 650 | 225 825 | 9.6 | |

* Les piétons chutant seuls (sans tiers) ne sont pas comptabilisés.
Source : Estimations par capture-recapture à partir du Registre du Rhône et des BAAC.

Répartition des victimes accidentées dans le Rhône (1996-2014)

| | Sans séquelle IIS 0 | Séquelles modérées IIS 1-2 | Séquelles graves IIS 3+ | Morts | Effectifs |
|-----------------|---------------------|----------------------------|-------------------------|-------|-----------|
| Piéton | 66.2% | 29.6% | 1.8% | 2.3% | 15 711 |
| Voiture | 52.9% | 45.5% | 0.6% | 1.0% | 79 687 |
| Camion | 59.8% | 36.7% | 1.1% | 2.4% | 1 205 |
| Car/bus | 71.8% | 25.7% | 0.4% | 2.2% | 1 335 |
| Camionnette | 52.6% | 45.3% | 0.3% | 1.9% | 1 389 |
| 2RM | 73.6% | 24.2% | 1.2% | 1.1% | 37 741 |
| Vélo | 81.4% | 17.6% | 0.6% | 0.3% | 24 971 |
| Patins/planches | 82.3% | 17.3% | 0.4% | 0.0% | 5 054 |
| Autre | 77.0% | 21.3% | 0.8% | 0.9% | 3 719 |
| Total | 64.4% | 33.7% | 0.8% | 1.0% | 170 812 |

Séquelles attendues, tout usager (voir page 179)



Source : Registre du Rhône, 1996-2013

Estimation nationale du nombre de blessés graves

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

La gravité est plus élevée chez les usagers non carrossés dans un accident avec tiers (en général motorisé). Pour les usagers de 2RM et les cyclistes, la gravité est plus faible dans les accidents sans tiers qu'avec tiers. Dans les accidents sans tiers, seules jouent leur propre vitesse et leur propre masse, bien moindre. A l'inverse, pour les automobilistes et la catégorie « autres », des usagers motorisés pour la plupart, la gravité est plus élevée dans les accidents sans tiers, qui incluent les pertes de contrôle, en général à vitesse élevée. La gravité est plus élevée chez les hommes et augmente avec l'âge.

Les séquelles liées aux accidents de la route dans le Registre du Rhône

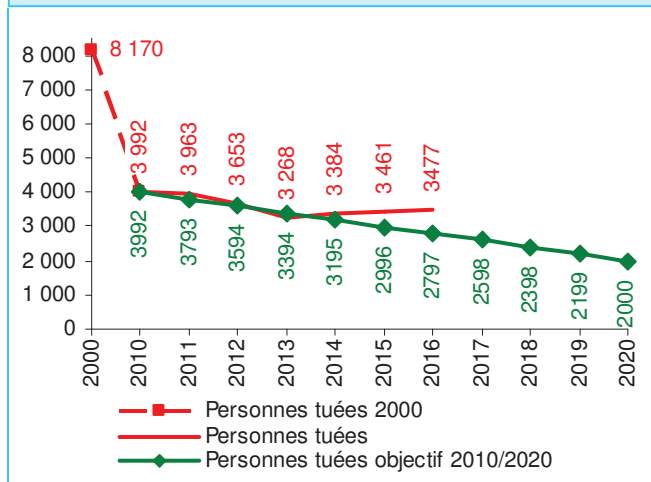
Les personnes tuées sont un peu plus nombreuses que les porteurs de séquelles lourdes avec un ratio de 10 morts pour 8 porteurs de séquelles lourdes. Ce ratio global masque des disparités d'une catégorie d'usager à une autre. Les séquelles majeures proviennent principalement de lésions à la tête (6 atteintes sur 10), puis aux membres inférieurs (3 sur 10) et à la colonne vertébrale (1 sur 10). Les usagers de deux-roues motorisés sont plus concernés par les atteintes orthopédiques et de la colonne. Les piétons sont plus exposés aux lésions à la tête.

Les lésions responsables de séquelles se situent majoritairement à la tête, à la colonne et aux membres. Les séquelles neurologiques se manifestent par des céphalées, troubles psychoaffectifs et émotionnels, troubles mnésiques, déficit moteur et ou sensitif, épilepsie, troubles de la communication ou d'état végétatif persistant. A la colonne vertébrale, les séquelles peuvent être de simples douleurs résiduelles, mais aussi des paraplégies ou tétraplégies. Il peut aussi s'agir de paralysie totale ou partielle du membre supérieur secondaire à l'atteinte du plexus brachial. Les séquelles orthopédiques (membre inférieur et ceinture pelvienne) peuvent se décliner sous forme de troubles de la marche, de troubles moteurs ou sensitifs, ou d'amputations, ainsi que d'atteintes génito-sphinctérienne en cas de fracture complexe du bassin.

1 % des blessés garderont des séquelles graves, 34 % des séquelles mineures ou modérées.

Perspectives à l'horizon 2020 et grands enjeux

Évolution du nombre de personnes tuées en France métropolitaine et objectif 2020



L'objectif de réduction de la mortalité à l'horizon 2020

Le gouvernement, suivant les orientations définies par les Nations Unies et l'Union européenne, a fixé comme objectif de réduire la mortalité routière à moins de 2 000 personnes tuées sur les routes de métropole à l'horizon 2020. Sur un plan purement statistique, cet objectif nécessite une diminution de la mortalité à un rythme moyen annuel de -6,7 % entre 2010 et 2020.

Si la diminution totale de la mortalité depuis 2010 est de -12,9 %, 2016 marque la 3^{ème} année consécutive de hausse du nombre de personnes tuées en France métropolitaine. Les efforts portent sur les catégories d'usagers les plus à risque, les jeunes et les deux roues motorisés, ainsi que les facteurs premiers de mortalité, la vitesse, l'alcool et les stupéfiants. Le nombre de décès parmi les piétons et les cyclistes est particulièrement préoccupant ce qui laisse présager que l'objectif 2020 sera difficile à tenir, d'autant que la circulation routière pourrait continuer de croître (entre +0,7 % à +2,5 % chaque année depuis 2013).

Évolution de la population de la France métropolitaine de 2005 à 2020

| Année | Population au 1er janvier (en milliers) | Part des | | | | |
|-------|---|----------|-----------|-----------|-------------|-------------|
| | | 0-19 ans | 20-59 ans | 60-64 ans | 65 ans ou + | 75 ans ou + |
| 2005 | 60 963 | 25.0% | 54.1% | 4.4% | 16.5% | 8.1% |
| 2010 | 62 881 | 24.4% | 52.7% | 6.1% | 16.8% | 8.9% |
| 2016 | 64 816 | 24.1% | 50.7% | 6.1% | 19.1% | 9.3% |
| 2020 | 65 962 | 23.9% | 49.6% | 6.0% | 20.4% | 9.4% |

Source : Insee, projections de population 2007-2060, scénario central.

L'objectif de réduction du nombre de blessés graves à l'horizon 2030

La déclaration de La Valette de mars 2017 fixe un nouvel objectif consistant à réduire de moitié le nombre de blessés graves dans l'UE d'ici 2030 par rapport au niveau de référence de 2020 dans le cadre d'une stratégie globale en matière de sécurité routière.

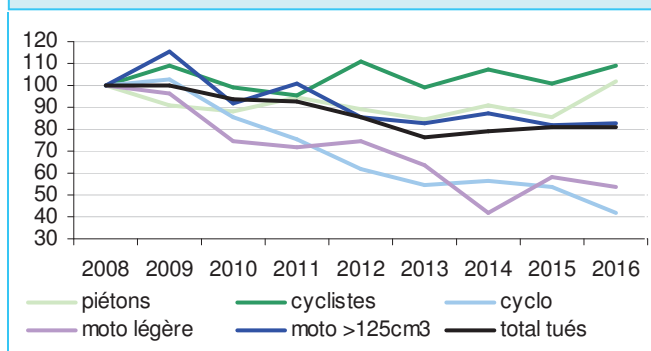
En France, sur la base du Registre du Rhône et des données BAAC, le nombre de blessés graves M.AIS 3+ est estimé à 24 000 en moyenne sur les années 2012 à 2015, soit un ratio de 7 blessés graves pour 1 personne tuée. Parmi les blessés graves, plus d'un tiers conserveront des séquelles pour le reste de leur vie.

Évolution de la mortalité routière de la France métropolitaine de 2005 à 2020

| Année | Mortalité | Part des | | | | |
|-------|------------|----------|-----------|-----------|-------------|-------------|
| | | 0-19 ans | 20-59 ans | 60-64 ans | 65 ans ou + | 75 ans ou + |
| 2005 | 5 318 | 14.3% | 63.7% | 3.0% | 18.7% | 11.5% |
| 2010 | 3 992 | 13.3% | 63.0% | 4.5% | 19.1% | 12.5% |
| 2016 | 3 477 | 10.7% | 59.0% | 4.8% | 25.5% | 16.3% |
| 2020 | projection | 8.4% | 55.8% | 5.0% | 30.7% | 19.3% |

La projection en 2020 est obtenue à partir de la projection démographique de l'Insee, en prolongeant pour chaque classe d'âge l'évolution 2010-2016 de la mortalité rapportée à la population.

Evolution de la mortalité des usagers vulnérables 2008-2016 (base 100 en 2008)



La réduction de la mortalité routière est encore très liée à des actions vers les automobilistes : en 2016 1 760 automobilistes sont décédés, et 371 piétons (66 % de la mortalité piétonne) et 86 cyclistes (53 % de la mortalité cycliste) ont été tués dans des accidents impliquant des automobilistes, ce qui pour l'ensemble représente 64 % de la mortalité totale.

La réduction du nombre de blessés graves nécessite encore plus des politiques axées sur la protection des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclo-motoristes et motocyclistes), qui représentent près de 70 % des blessés graves. Or ces derniers sont traditionnellement ceux pour lesquels il est le plus difficile de progresser, leur accidentalité depuis 2008 ayant peu évolué, en-dehors des cyclomoteurs et usagers de motocyclette légère. L'amélioration de leur détection par les conducteurs ou les nouvelles technologies des véhicules est primordiale.

Selon les modes de déplacement

Les usagers des véhicules de tourisme ont été les plus grands bénéficiaires des progrès de la sécurité routière. Leur part dans la mortalité routière diminue régulièrement mais ils constituent néanmoins encore la moitié des tués (51 % en 2016) et restent un enjeu incontournable. La part des usagers vulnérables dans la mortalité routière a augmenté. Les deux-roues motorisés, les cyclistes et les piétons représentent à présent 42 % de la mortalité en 2016. Cette part était de 31 % en 2000. Sans tenir compte de l'évolution des déplacements dans les prochaines années, elle serait de 44 % en 2020 si les tendances se poursuivaient.

Les piétons et cyclistes

Entre 2000 et 2010, la mortalité des piétons a diminué de - 5,4 % par an en moyenne, celle des cyclistes de - 6 %. Ces usagers ont bénéficié de mesures d'aménagement d'infrastructures en faveur des modes doux et de la baisse des vitesses des automobilistes. Entre 2010 et 2016, la mortalité piétonne a augmenté de + 2,4 % par an en moyenne, celle des cyclistes a augmenté de + 1,6 % marquant une inversion de tendance. La part de la mortalité des piétons et cyclistes passerait de 16 % en 2010 à 22 % en 2020 si la tendance actuelle se poursuivait. Elle pourrait même s'accroître avec le développement des modes actifs : l'exemple des pays voisins adeptes du vélo montre une mortalité cycliste élevée ; les pays avec une proportion de seniors supérieure à celle de la France ont aussi une mortalité piétonne notable. L'augmentation du nombre de piétons tués en 2016 (+ 19 %) vient confirmer cette tendance.

Les motocyclistes

La mortalité des motocyclistes a bénéficié de la baisse des vitesses des automobilistes et à un degré moindre de la leur, les premiers radars automatiques ne pouvant les intégrer. Cependant, plusieurs mesures visent la réduction de leur mortalité comme le déploiement de radars double face ou l'accès progressif à la puissance à partir de 2017. La mortalité des motocyclistes a baissé en moyenne de - 2,3 % par an depuis 2010 (dans la moyenne de l'ensemble des usagers), avec des fluctuations annuelles selon la météorologie. En suivant cette tendance, le nombre de motocyclistes tués en 2020 serait de l'ordre de 520. La part de cette mortalité passerait de 17,5 % en 2010 à 19 % en 2020 à trafic constant.

Conducteurs novices

Sur la période 2000-2010, l'évolution de la mortalité des conducteurs novices (- 52 %) est proche de l'évolution moyenne (- 51 %). Cependant cette catégorie d'usagers reste une population sensible bénéficiant de mesures fortes comme l'abaissement au 1^{er} juillet 2015 du taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l.

Les jeunes adultes

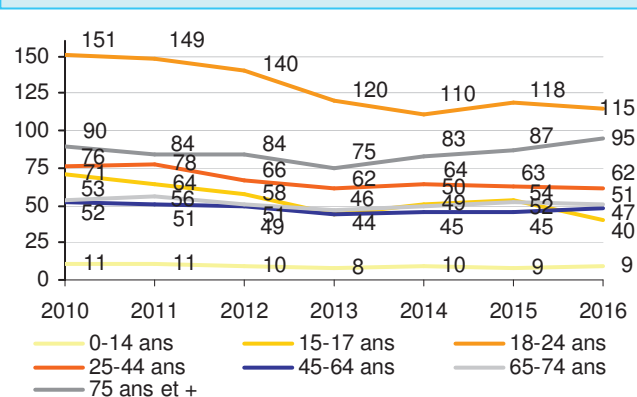
Les politiques de sécurité routière des dernières années ont résolument ciblé les jeunes de 18-24 ans. Leur mortalité rapportée à leur population est très au-dessus de celle des pays voisins et, en France, des autres classes d'âge, malgré les progrès réalisés. La mortalité routière reste d'ailleurs la première cause de mortalité de cette classe d'âge. Leur part dans la mortalité était de 21 % en 2010, elle est de 17 % en 2016, ce qui montre une baisse plus forte que pour les autres catégories et traduit l'efficacité des politiques de sécurité routière qui ont porté sur cette classe d'âge. Les évolutions sociologiques incitent pour le futur à étendre l'effort à l'ensemble des jeunes adultes de 18 à 29 ans, voire jusqu'à 34 ans.

Le vieillissement de la population

La population des personnes de 65 ans et plus augmente, leur mobilité individuelle également. Les premières répercussions sont perceptibles depuis 2010. La part des personnes de 65 ans et plus dans la mortalité s'élevait à 19 % en 2010 et atteint 25,5 % en 2016. En suivant la tendance 2010-2016 et en tenant compte des évolutions annoncées de la démographie, la part des 65 ans et plus dans la mortalité atteindrait 31 % en 2020.

Les personnes de 65 ans et plus devront être au cœur des politiques publiques de sécurité routière. Le vieillissement physiologique, propre à chacun, impacte les capacités du conducteur âgé mais également celles du piéton. Des actions de prévention et de formation peuvent aider les seniors à compenser certains effets du vieillissement et ainsi améliorer leur sécurité lors de leurs déplacements. Actuellement, si le nombre de décès augmente, le risque (mortalité rapportée à la population) reste stable chez les 65-74 ans, mais augmente chez les personnes âgées de 75 ans ou plus.

Evolution de la mortalité par classe d'âge par million d'habitants de la même classe d'âge





Analyses thématiques

| | |
|---|-----------|
| Les piétons | 40 |
| Les cyclistes | 42 |
| Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes | 44 |
| Les deux-roues motorisés : les motocyclistes | 46 |
| Les usagers de véhicules de tourisme | 49 |
| Les accidents impliquant un véhicule utilitaire | 52 |
| Les accidents impliquant un poids lourd | 54 |
| Les accidents impliquant un autocar | 56 |
| Les accidents impliquant un autobus | 57 |
| Les accidents impliquant un train ou un tramway | 58 |
| Les accidents selon les caractéristiques des véhicules | 60 |
| Les accidents impliquant un véhicule étranger | 62 |
| Les enfants et adolescents | 64 |
| Les conducteurs novices | 66 |
| Les jeunes adultes | 68 |
| Les seniors | 70 |
| Les autoroutes | 72 |
| Les routes hors agglomération | 74 |
| Les routes et rues en agglomération | 76 |
| Les accidents contre obstacles fixes | 78 |
| Les accidents liés au travail | 80 |
| Les longs week-ends et grandes migrations | 82 |
| Microthématiques | 84 |

Les piétons

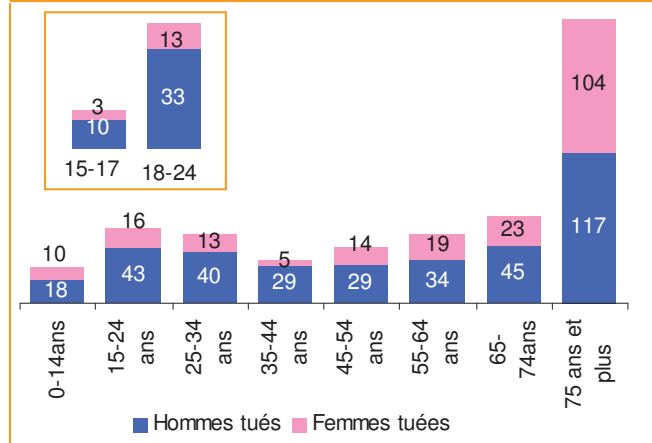
La mortalité piétonne augmente fortement en 2016, principalement pour les 75 ans et plus.

| Accidents | Tués piétons | BH piétons | T/100BH* |
|--|--------------|--------------|----------|
| 10 696 | 559 | 4 289 | 13 |
| Évolution annuelle moyenne du nombre de piétons tués entre... ** | | | |
| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 | |
| + 19,4 % | + 2,4 % | - 5,4 % | |

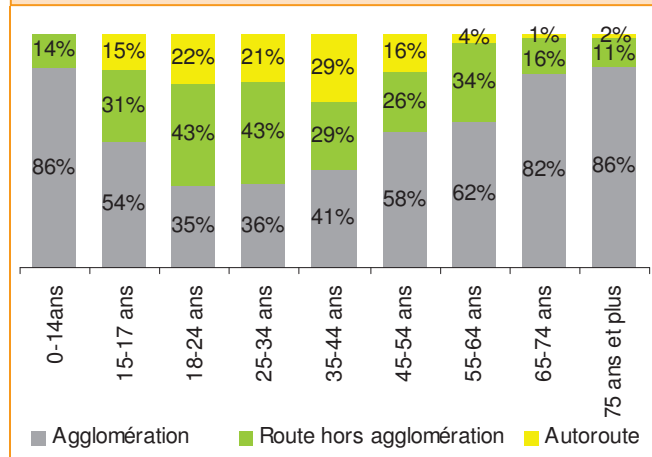
* Nombre de piétons tués pour 100 blessés hospitalisés (BH).

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de piétons tués a augmenté en moyenne de 2,4 % par an.

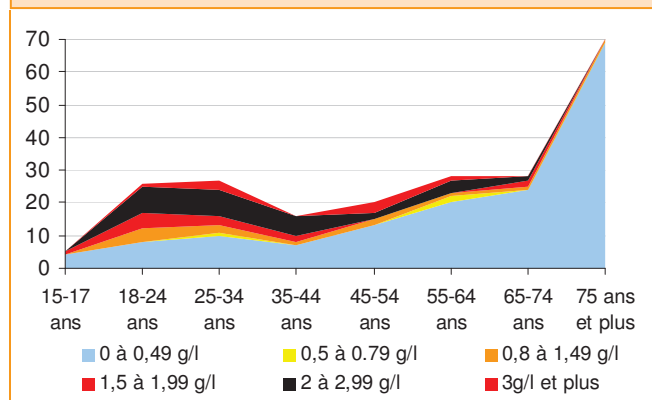
Nombre de piétons tués par classe d'âge et par sexe



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



Nombre de piétons tués selon l'âge et leur taux d'alcool (pour les taux connus)



En 2016, 559 piétons ont été tués, soit 16 % de la mortalité routière. Parmi eux, 5 sont des piétons en roller ou en trottinette.

Le nombre de piétons tués a globalement baissé entre 2000 et 2015 : de façon très nette de 2000 à 2010 (- 5,4 % par an en moyenne) puis plus faiblement jusqu'en 2015 en restant autour de 490 piétons tués par an. En revanche, il a fortement augmenté **entre 2015 et 2016 : 91 piétons tués supplémentaires**, soit + 19,4 %.

Le nombre de piétons blessés hospitalisés est similaire à celui de 2015. Le nombre de tués pour 100 blessés hospitalisés est de 13, valeur la plus élevée depuis 10 ans (11 en moyenne).

En 2016, 10 696 accidents corporels ont impliqué un piéton, soit **19 % de l'ensemble des accidents**.

Selon l'âge et le genre

En 2016, 64 % des piétons tués sont des hommes alors que selon l'ENTD¹, ils marchent moins que les femmes tant en distance parcourue qu'en temps passé.

Ramenés à leur part dans la population, les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne : 52 % des piétons tués sont âgés de plus de 65 ans, pour une part dans la population de 19 %. Plus particulièrement, **les plus de 75 ans représentent 40 % de la mortalité piétonne, pour une part dans la population de 9 %**.

L'augmentation de la mortalité piétonne a concerné principalement les hommes (avec une hausse de 63 personnes tuées). Elle a concerné plus fortement les personnes **de 75 ans et plus** (52 décès en plus), et dans une moindre mesure les 18-24 ans (16 décès en plus) et les 0-14 ans (12 décès en plus).

Selon le milieu

En 2016, **en agglomération se concentrent 69 % des piétons tués et 90 % des piétons blessés hospitalisés**.

Pour les plus de 65 ans et les moins de 14 ans, la part des décès en agglomération dépasse 80 %. À l'inverse, les piétons de 18-44 ans tués le sont majoritairement en-dehors des villes.

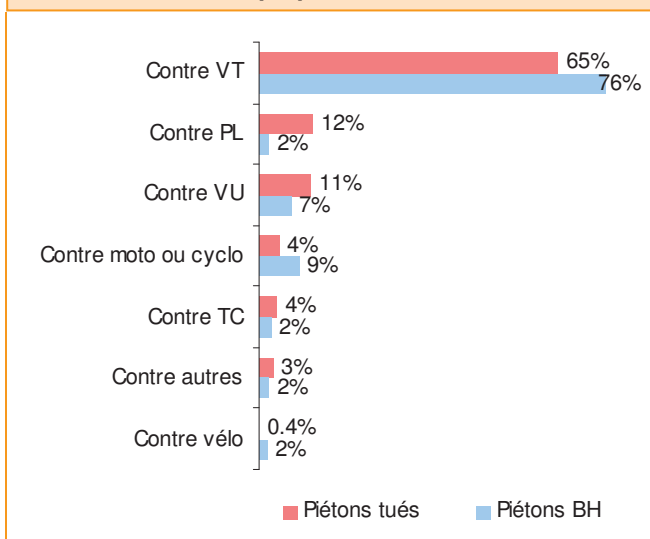
Sur autoroute et sur route hors agglomération, 79 % des piétons tués le sont de nuit.

Selon l'alcool

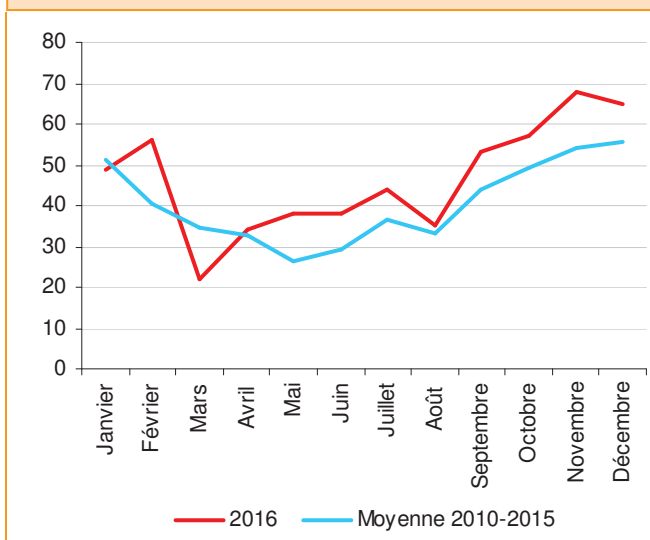
En 2016, l'alcoolémie est connue pour seulement 223 des 559 piétons tués, et non nulle pour 71 d'entre eux (32 %). **Le taux mesuré est supérieur à 2 g/l pour la moitié de ces 71 piétons**. La tranche d'âge 18-44 ans est la plus concernée.

¹ Enquête Nationale Transports et Déplacements, 2008.

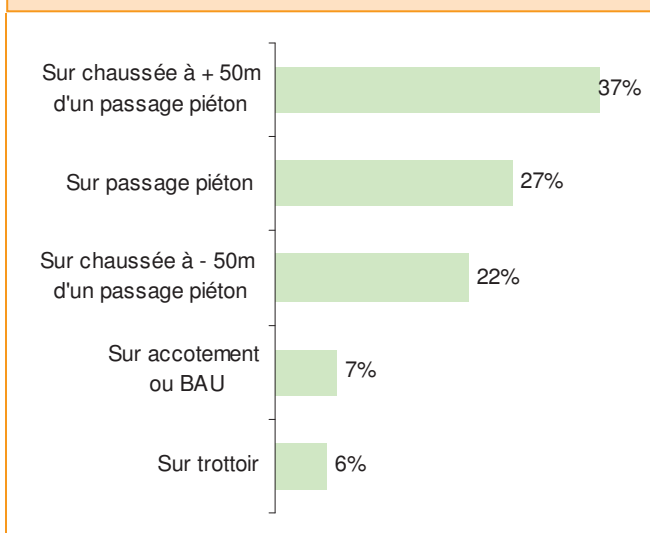
Répartition des piétons tués et blessés hospitalisés selon le véhicule impliqué



Nombre de piétons tués par mois



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



Selon les véhicules impliqués

En 2016, **65 % des piétons tués le sont dans un accident contre un véhicule de tourisme**, 27 % le sont dans un accident avec un véhicule lourd (véhicule utilitaire, poids lourd ou transport commun).

Les piétons blessés hospitalisés sont impliqués fortement dans des accidents avec des véhicules de tourisme (76 %), puis avec des deux-roues motorisés (9 %).

Selon le mois et la nuit

La mortalité piétonne est **la plus forte entre septembre et février** : ces six mois regroupent 62 % des piétons tués (et 56 % des accidents de piétons), en lien avec la plus longue durée de la période nocturne (voir plus bas).

En agglomération, l'enjeu est surtout de jour avec 72 % des piétons tués. Ailleurs, l'enjeu est essentiellement de nuit : 77 % des piétons tués hors agglomération et 85 % des piétons tués sur autoroute le sont de nuit.

Deux groupes cibles sont identifiés :

- **les piétons de 75 ans et plus en ville de jour** : parmi les 221 piétons tués de 75 ans et plus, 68 % le sont de jour en ville,
- **les piétons de 18 à 44 ans de nuit hors agglomération et sur autoroute** : parmi les 133 piétons de 18 à 44 ans tués, 60 % le sont de nuit hors agglomération ou sur autoroute.

Une étude récente¹ a porté sur l'accidentalité des piétons de 2010 à 2014. 27 % des accidents de piétons ont eu lieu de nuit, ces accidents concernant à 90 % le milieu urbain. En milieu urbain, les nombres d'accidents piétons rapportés aux déplacements piétons par heure sont **plus élevés lors des périodes nocturnes**. Les **conditions de visibilité et de perception des piétons par les autres usagers de nuit en milieu urbain posent donc des problèmes de sécurité**. Cela est davantage prégnant en automne et en hiver dans la mesure où les heures de pointe du matin et du soir sont incluses dans la période nocturne.

Selon la localisation du piéton

En 2016, sur les 502 cas renseignés, les piétons sont principalement tués **à plus de 50 mètres d'un passage piéton**, ou sur un passage piéton.

Parmi les 204 piétons tués âgés de 75 ans et plus pour lesquels l'information est connue, **40 % le sont sur un passage piéton**, 27 % à moins de 50 mètres d'un passage piéton. En proportion, ils sont plus souvent tués sur passage piéton ou à proximité que les moins de 75 ans.

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

Les cyclistes

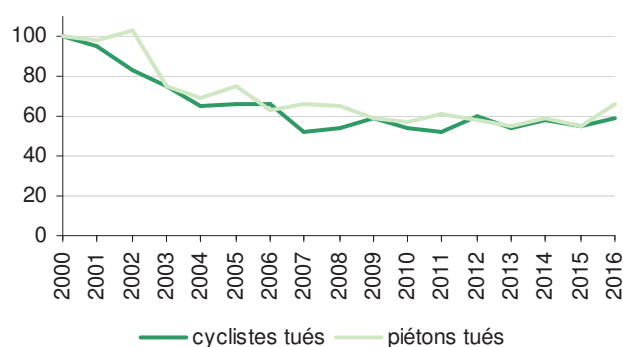
69 % des cyclistes tués en 2016 ont plus de 50 ans et 41 % plus de 65 ans. 72 % des cyclistes tués ou BH étaient sur un trajet de loisir.

| Accidents | Tués cyclistes | BH cyclistes | T/100BH* |
|--|----------------|--------------|----------|
| 4 398 | 162 | 1 455 | 11 |
| Évolution annuelle moyenne du nombre de cyclistes tués entre... ** | | | |
| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 | |
| + 8,7 % | + 1,6 % | - 6,0 % | |

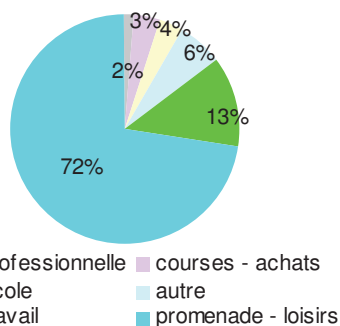
* Nombre de cyclistes tués pour 100 blessés hospitalisés (BH)

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de cyclistes tués a augmenté en moyenne de + 1,6 % par an.

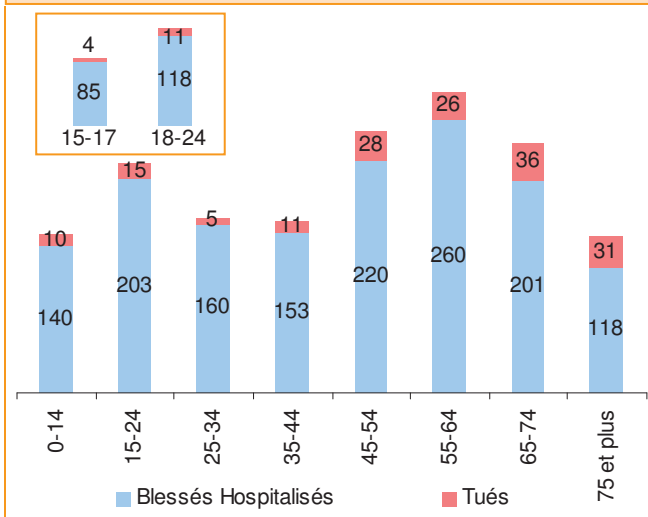
Evolution des nombres de cyclistes et de piétons tués en base 100 en 2000



Répartition des cyclistes tués ou blessés hospitalisés selon leur type de trajet



Nombre de cyclistes tués et blessés hospitalisés par classe d'âge



En 2016, 162 cyclistes ont été tués dans un accident de la route, en hausse de + 8,7 % par rapport à 2015 (13 cyclistes tués de plus). Les cyclistes représentent 5 % de la mortalité routière.

Entre 2000 et 2010, le nombre de cyclistes tués a diminué de - 6 % par an en moyenne pour un usage en hausse¹ (augmentation dans les villes, stabilisation hors agglomération et en périphérie).

Depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route demeure autour de 150 personnes tuées, avec une évolution moyenne annuelle de + 1,6 %, alors que dans le même temps le nombre d'autres usagers de véhicules tués a baissé en moyenne annuelle de - 3,2 % et que le nombre de piétons tués a augmenté de + 2,4 % par an en moyenne.

En 2016, pour 100 cyclistes hospitalisés, 11 ont été tués. Cependant, tous les accidents avec cycliste hospitalisé ne sont pas connus des forces de l'ordre qui alimentent le fichier BAAC ; elles ne sont pas toujours appelées avant un transfert à l'hôpital, notamment si aucun usager motorisé n'est impliqué.

Estimation du risque cycliste

Lors de la dernière enquête nationale sur les déplacements menée en 2007-2008, le vélo représentait 2,7 % du nombre de déplacements pour une part de la mortalité routière de 3,4 %. 72 % des personnes tuées ou BH le sont sur des trajets de type promenades et loisirs.

Le risque pour un cycliste d'être tué par heure passée dans la circulation est 3 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 10 fois moins que pour un usager de deux-roues motorisé². Le risque d'être gravement blessé (M.AIS 3+) est 16 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 8 fois moins que pour un usager de deux-roues motorisé. Les blessures les plus graves touchent la tête.

Selon l'âge

Le **risque** cycliste (en nombre de décès ramené à la population) concerne majoritairement les **personnes les plus âgées** : sur la période 2011-2016, le nombre de cyclistes tués par million d'habitants et par an s'élève régulièrement avec l'âge, de 1,2 pour la tranche 35-39 ans à 5,6 pour la tranche 70-74 ans.

Ainsi sur cette période 2011-2016, la classe d'âge **65-74 ans** (9 % de la population) **représente 20 % de la mortalité cycliste**, alors que sa part dans la mortalité générale est de 8 %. **Les 75 ans et plus** (également 9 % de la population) constituent quant à eux **17 % de la mortalité cycliste**, leur part dans la mortalité générale étant de 14 %. 81 % des cyclistes tués ou blessés hospitalisés sont des hommes.

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

² AMOROS, Emmanuelle et al., *Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers*, Ifsttar, août 2012 - p108 (tués) et p66 (M.AIS 3+).

Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes

Le nombre de cyclomotoristes tués a baissé de - 22 % entre 2015 et 2016.

38 % des blessés hospitalisés ont entre 14 et 17 ans. 33 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l.

| Accidents | Tués cyclomotoristes | BH cyclomotoristes | T/100BH* |
|-----------|----------------------|--------------------|----------|
| 6 669 | 121 | 2 554 | 5 |

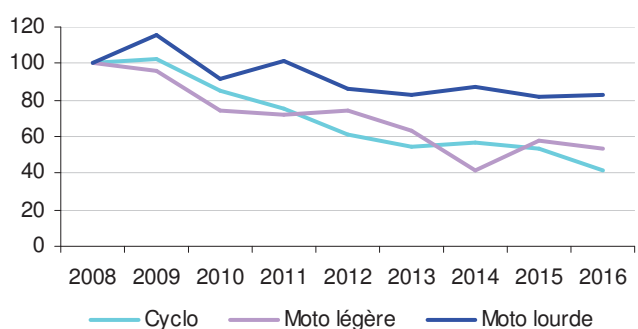
Évolution annuelle moyenne du nombre de cyclomotoristes tués entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| - 21,9 % | - 11,3 % | - 6,0 % |

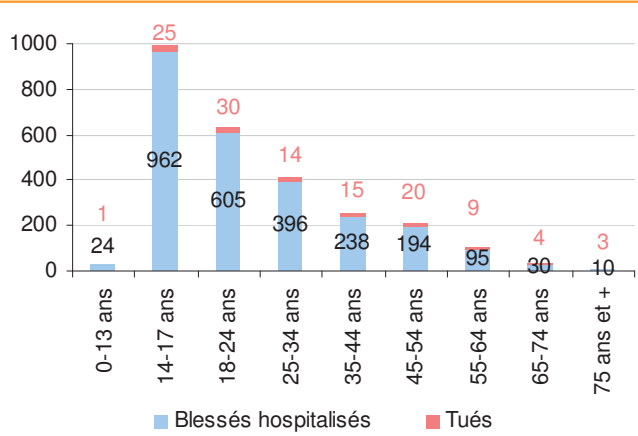
* Nombre de cyclomotoristes tués pour 100 blessés hospitalisés (BH)

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de cyclomotoristes tués a baissé en moyenne de - 11,3 % par an.

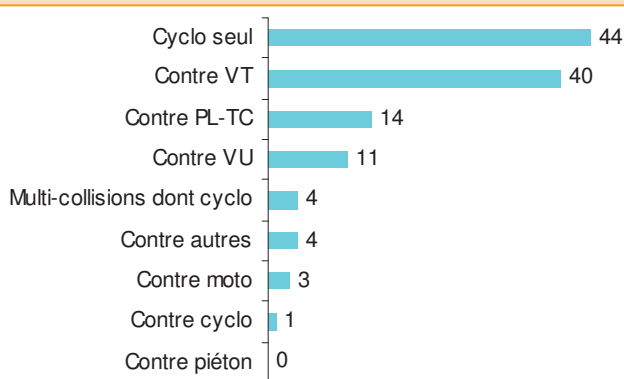
Évolution du nombre d'usagers de 2RM tués par an selon la cylindrée (base 100 en 2008)



Nombre de cyclomotoristes tués et blessés hospitalisés



Nombre de cyclomotoristes tués selon le type de collision



En 2016, 121 cyclomotoristes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée inférieure à 50 cm³) ont été tués, ce qui représente 3,5 % de la mortalité routière. 87 % sont des hommes alors qu'ils représentent 72 % des utilisateurs¹. 116 cyclomotoristes tués étaient conducteurs, 5 étaient passagers.

En 2016, 12 % des accidents corporels impliquent au moins un cyclomoteur.

Entre 2000 et 2010, le nombre de tués cyclomotoristes a baissé de - 46 % (- 6 % par an en moyenne).

Entre 2010 et 2016, cette baisse s'est accélérée : - 11 % en moyenne par an soit une baisse totale de - 51 %. Cette baisse est 5 fois plus forte que pour les autres usagers (- 1,8 % par an en moyenne).

Estimation du risque

Le risque d'être tué ramené aux kilomètres parcourus est estimé 24 fois supérieur pour un conducteur de cyclomoteur que pour un conducteur de voiture². En 2015, le kilométrage annuel moyen d'un cyclomoteur était estimé de l'ordre de 2 900 km¹. Le parc de cyclomoteurs est en baisse depuis 1970, avec une baisse de - 3 % par an en moyenne entre 2000 et 2010, et le trafic a fortement diminué : il est estimé en 2015 à 1,65 milliards de km parcourus. Cela représente 0,3 % du trafic motorisé annuel en France alors que les cyclomotoristes représentent 3,5 % des personnes tuées en 2016.

Selon l'âge

Les cyclomotoristes de 14 ans à 17 ans sont les plus touchés : avec 25 jeunes tués et 962 hospitalisés, ils représentent 37 % des cyclomotoristes tués ou blessés hospitalisés, pour 33 % des utilisateurs de cyclomoteur². Les 18-24 ans représentent 25 % des cyclomotoristes tués (17 % en 2000), contre 21 % pour les 14-17 ans (45 % en 2000).

Selon le type de collision

44 cyclomotoristes ont été tués dans un accident sans autre impliqué, soit 36 % de leur mortalité. Parmi ceux-ci, les deux tiers ont été tués en agglomération, 39 % en courbe, 62 % avec un conducteur alcoolisé et 6 usagers tués ne sont pas casqués.

Équipement

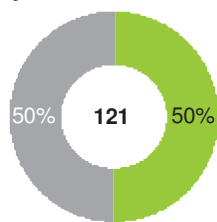
L'absence de casque reste un facteur de gravité. En 2016, 9 conducteurs et 2 passagers tués ne portaient pas de casque (9 % de la mortalité des cyclomotoristes). Parmi les cyclomotoristes impliqués dans un accident, 8 % des passagers et 3 % des conducteurs n'étaient pas casqués, parts globalement stables depuis 2003.

¹ Parc Auto 2016, Volume Deux roues motorisés, juin 2016.

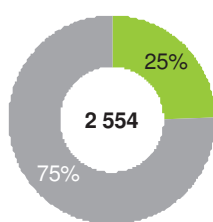
² Calcul fondé sur les estimations de parcours issues de l'enquête Parc Auto Volume 2RM 2016.

Répartition des tués et des blessés selon le milieu

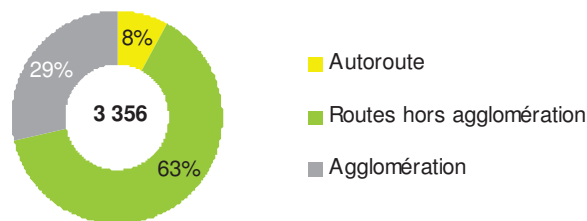
Cyclomotoristes tués



Cyclomotoristes BH



Tués non cyclomotoristes

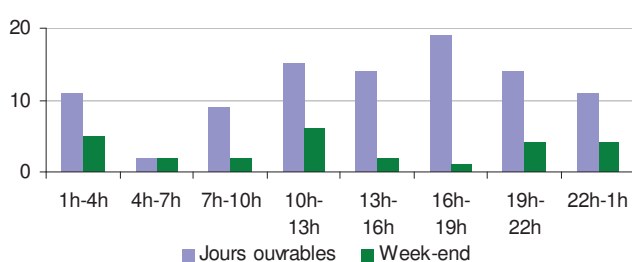


■ Autoroute

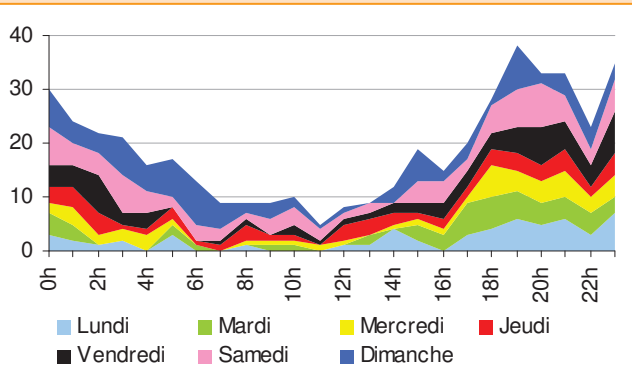
■ Routes hors agglomération

■ Agglomération

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



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



■ Lundi

■ Mardi

■ Mercredi

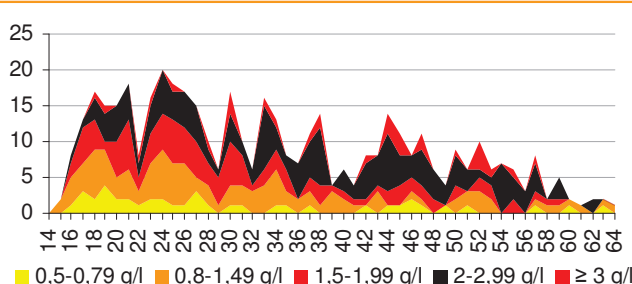
■ Jeudi

■ Vendredi

■ Samedi

■ Dimanche

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



■ 0,5-0,79 g/l ■ 0,8-1,49 g/l ■ 1,5-1,99 g/l ■ 2-2,99 g/l ■ ≥ 3 g/l

Selon le milieu

Les accidents de cyclomoteurs sont sept fois plus souvent mortels hors agglomération qu'en agglomération. La moitié des cyclomoteurs tués le sont en agglomération. 45 % des accidents de cyclomoteurs en agglomération se produisent en intersection contre 24 % hors agglomération.

Selon le mois, le jour et la nuit

La répartition des cyclomoteurs tués varie peu selon les mois. Deux tiers des cyclomoteurs sont utilisés toute l'année¹ contre la moitié pour les motos lourdes.

On observe un pic d'accidentalité entre 16 h et 19 h les jours ouvrables. Les cyclomoteurs de 14 à 17 ans y sont fortement représentés :

- ils sont impliqués dans 703 accidents (dont 567 en agglomération),
- 6 sont tués (1 en agglomération),
- 374 sont blessés hospitalisés (dont 258 en agglomération).

La moitié des cyclomoteurs tués le sont de nuit, cette proportion est plus forte que pour les motocyclistes (31 %) ou les automobilistes (44 %). 26 % le sont entre 22 h et 4 h du matin.

Alcool

Le facteur « alcool » est particulièrement présent chez les cyclomoteurs : 33 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l, contre 17 % pour les autres conducteurs. Lorsque le conducteur de cyclomoteur est positif à l'alcool dans un accident corporel, le taux est supérieur à 0,8 g/l dans 91 % des cas et supérieur à 2 g/l dans 42 % des cas.

Dans les accidents impliquant un conducteur de cyclomoteur **alcoolisé**, les 35-39 ans constituent 28 % des cyclomoteurs tués ou blessés hospitalisés, leurs accidents sont intervenus pour moitié entre 19 h et 2 h. Dans les accidents avec un cyclomoteur **sans alcool**, les 14-17 ans constituent 39 % des cyclomoteurs tués ou BH, leurs accidents sont intervenus pour moitié entre 15 h et 20 h.

Autres thèmes

Les trajets domicile-travail et école ne sont pas les plus accidentogènes : ils représentent 50 % des déplacements de cyclomoteurs² mais ne concernent que 18 % de leurs accidents. Dans 20 % des cas, la défaillance d'un jeune conducteur de cyclomoteur est une violation intentionnelle d'une règle³.

¹ Parc Auto 2016, Volume Deux roues motorisés, TNS, juin 2016.

² Les deux-roues motorisés : à chaque âge, son usage et ses dangers, CGDD – SOeS, n° 156, mars 2013.

³ VAN ELSLANDE P. et MARECHAL, *Accidentologie des cyclomoteurs*, IFSTTAR, janvier 2008.

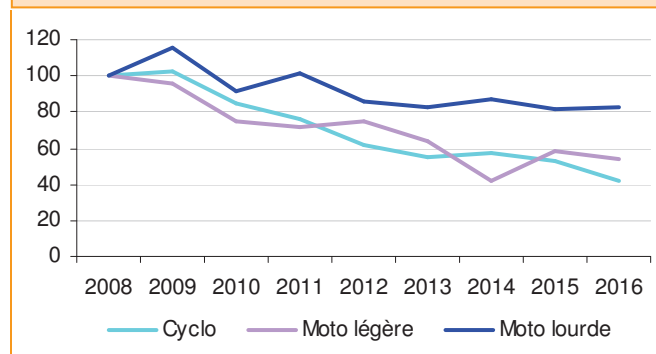
Les deux-roues motorisés : les motocyclistes

85 % des motocyclistes tués utilisent des engins lourds (plus de 125 cm³). 38 % des motocyclistes tués le sont sans implication d'un tiers. 43 % des motocyclistes tués ont entre 18 et 34 ans.

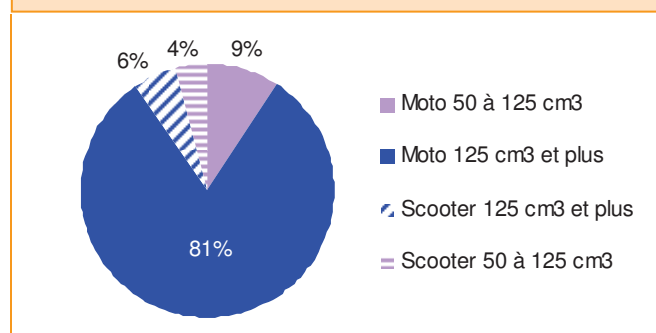
| Accidents | Tués motocyclistes | BH motocyclistes | T/100BH* |
|---|--------------------|------------------|----------|
| 13 493 | 613 | 5 562 | 11 |
| Évolution annuelle moyenne du nombre de motocyclistes tués entre...** | | | |
| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 | |
| - 0,2 % | - 2,3 % | - 2,9 % | |

* Nombre de motocyclistes tués pour 100 blessés hospitalisés (BH)
** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de motocyclistes tués a diminué en moyenne de 2,3 % par an.

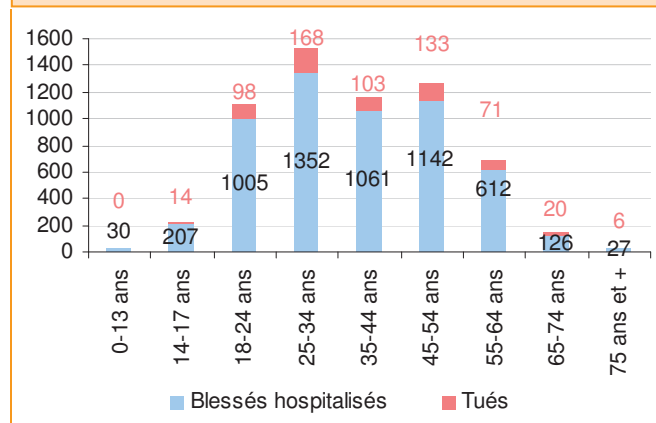
Évolution du nombre d'usagers de 2RM tués par an selon la cylindrée (base 100 en 2008)



Personnes tuées en motocyclette selon le type d'engin utilisé



Nombre de motocyclistes tués et blessés hospitalisés selon l'âge



En 2016, 613 motocyclistes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm³) ont été tués, soit 18 % de la mortalité routière. La mortalité motocycliste a baissé de - 0,2 % (- 1 décès) par rapport à 2015.

En 2016, 23 % des accidents corporels impliquent au moins une moto.

Entre 2000 et 2010, le nombre de motocyclistes tués a baissé de - 26 % (- 2,9 % par an en moyenne). La baisse entre 2010 et 2016 du nombre de tués est de - 13 % (- 2,3 % par an en moyenne), elle est dans la moyenne de l'ensemble des usagers. Entre 2000 et 2016, cette baisse a été de - 35 % (contre - 67 % en véhicule de tourisme, - 74 % en cyclomoteur).

Estimation du risque¹

En 2016, à distance parcourue équivalente, le risque d'être tué est 20 fois plus important au guidon d'une moto qu'au volant d'une voiture. Ce facteur de sur-risque croît jusqu'à 26 pour un conducteur de moto lourde.

En 2016, les motos constituent environ 1,7 % du trafic motorisé (10,2 milliards de kilomètres parcourus), mais leurs usagers 18 % de la mortalité. Les motos lourdes parcourent annuellement moins de kilomètres que les motos légères : de l'ordre de 4 400 contre 4 700. Les ventes de motocyclettes neuves sont en baisse de plus de 40 % depuis 2007.

Selon le type de motocyclette (cf. p48)

La mortalité motocycliste est liée très majoritairement (87 %) à des engins de plus de 125 cm³. Entre 2012 et 2016, la mortalité évolue de façon contrastée selon la catégorie. Elle baisse de - 27 % pour les engins de moins de 125 cm³ (- 31 décès pour les scooters, et stable pour les motos), mais de - 4 % seulement pour les engins de plus de 125 cm³ (- 20 décès, dont - 30 pour les motos et + 10 pour les scooters).

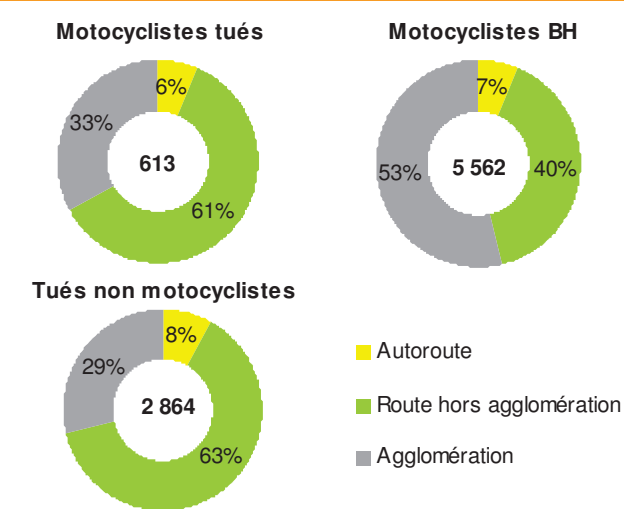
Les accidents sont plus graves pour les engins lourds (13 décès pour 100 blessés hospitalisés, contre 7 tués pour 100 BH pour les engins légers).

Selon l'âge

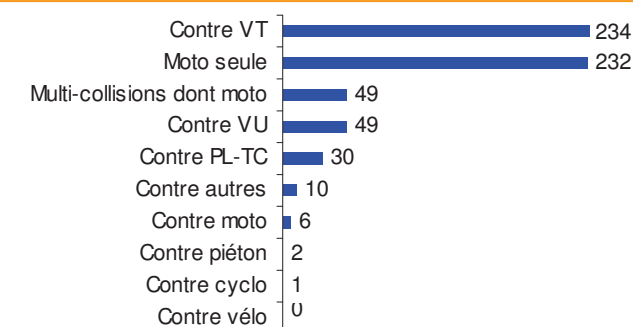
Les 18-34 ans sont les plus touchés : ils ne constituent que 20 % de la population mais représentent 43 % des motocyclistes tués et 42 % des blessés hospitalisés. **Les motocyclistes tués ou BH présentent un net vieillissement entre 2010 et 2016** : alors que leur nombre a baissé de - 19 % pour les moins de 50 ans, il a augmenté respectivement de + 9 % pour les 50-54 ans, de + 65 % pour les 55-59 ans, de + 88 % pour les 60-65 ans et de + 124 % pour les 65 ans et plus.

¹ Calculs fondés sur les estimations de parcours issues de l'enquête Parc Auto 2016, Volume Deux-roues motorisés, juin 2016.

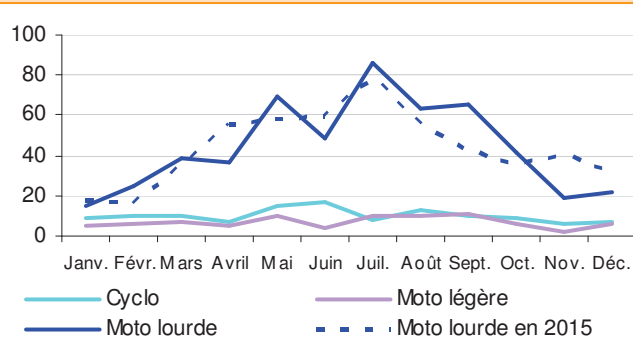
Répartition des motocyclistes tués et blessés hospitalisés selon le milieu



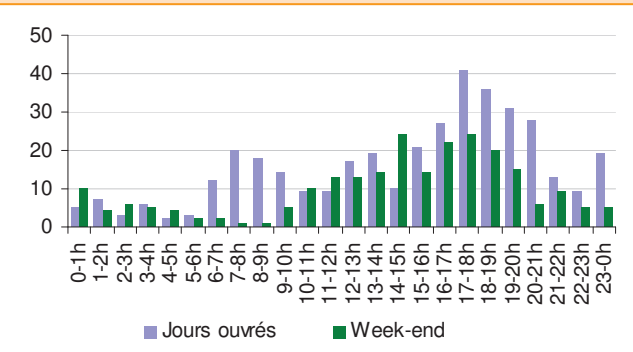
Nombre de motocyclistes tués selon le type de collision



Nombre d'usagers de deux-roues motorisés tués selon le mois et la cylindrée



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



Selon le milieu

33 % des motocyclistes tués le sont en agglomération (202 tués), contre 15 % pour les automobilistes. Cette proportion est plus élevée pour les motocyclettes légères (50 %) que pour les plus de 125 cm³ (30 %).

Avec 39 tués en 2016, la mortalité des motocyclistes sur autoroute est stable par rapport à 2015 (- 1 tué).

En agglomération, les motocyclistes tués le sont dans 30 % des cas en intersection. **Hors agglomération, ils sont tués en courbe dans 41 % des cas.**

Selon les types de collision

En 2016, dans les accidents impliquant une motocyclette, 39 personnes non motocyclistes ont été tuées, dont 22 piétons. 38 % des motocyclistes ont été tués dans un accident sans autre impliqué (contre 46 % des automobilistes) et 38 % par suite d'une collision avec un véhicule de tourisme.

57 motocyclistes ont été tués alors que leur véhicule a heurté un arbre ou un poteau et 26 une glissière métallique.

Les équipements de protection

L'absence d'équipements de protection (casque, gants, bottes, etc.) est un facteur aggravant, y compris à faible vitesse. En 2016, 21 motocyclistes tués, dont 2 passagers, ne portaient pas de casque.

Selon le mois, le jour et la nuit

La mortalité motocycliste présente une saisonnalité marquée, surtout pour les cylindrées de plus de 125 cm³ : elle chute en hiver pour reprendre avec l'arrivée des beaux jours. Ceci est lié à une utilisation des motocyclettes dépendante de la météo. Les cinq mois de mai à septembre regroupent 62 % des motocyclistes tués en 2016 (377), ce pourcentage est équivalent à celui sur la période 2012 - 2016 (58 %). Les motocyclistes représentent 24 % de la mortalité routière de cette période, contre 12 % sur le reste de l'année.

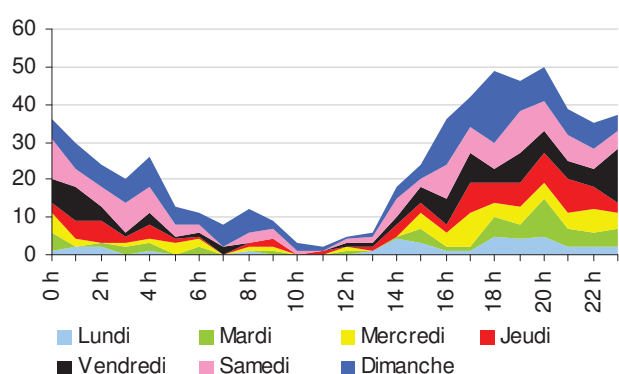
38 % des motocyclistes tués le sont le week-end dont les trois quarts sur un trajet de loisir. Le week-end, on observe deux pics de mortalité (24 tués) entre 14 h et 15 h et entre 16 h et 19 h.

Selon l'ancienneté du permis

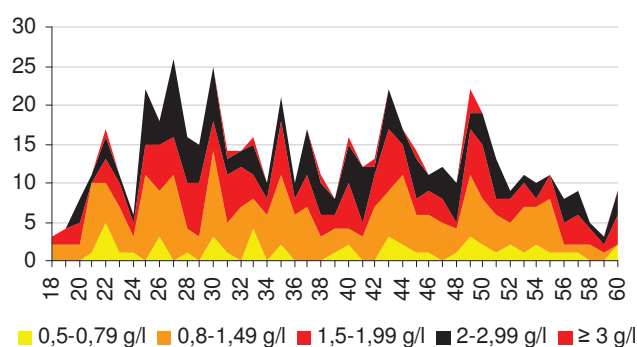
La part de novices parmi les conducteurs de motos tués baisse de 21 %-23 % en 2012-2013, à 17 %, 15 % et 19 % en 2014-15-16, pour un ratio à 16 % chez les automobilistes. La progressivité de l'accès à la puissance (permis A2 obligatoire pour les moins de 24 ans depuis 2013) réduit fortement la mortalité des 18-24 ans novices. Un quart des motocyclistes novices tués l'est le week-end sur un trajet de loisir.

119 426 permis « moto » ont été délivrés en 2016, dont 6 165 A1, 60 781 A2, et 52 480 A.

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



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



Type de motocyclette

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

Engin/motocyclette lourd(e) : motocyclette ou scooter de plus de 125 cm³.

Engin/motocyclette léger/légère : motocyclette ou scooter entre 50 cm³ (exclus) et 125 cm³ (inclus).

Selon l'alcoolémie

106 conducteurs de moto impliqués dans un accident mortel présentent une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 21 % des conducteurs de moto impliqués dont le taux d'alcool est connu. Cette part est du même ordre que celle des automobilistes. Parmi ces 106 motocyclistes alcoolisés, 94 dépassent le taux délictuel (0,8 g/l) et 62 dépassent 1,5 g/l. La proportion des conducteurs de moto ayant une alcoolémie supérieure au taux légal dans les accidents corporels (parmi ceux au taux connu) est de 5 %. Les conducteurs de moto positifs à l'alcool impliqués dans un accident corporel le sont à 44 % le week-end et à 69 % entre 16 h et 2 h.

La vitesse

Dans les accidents mortels, les conducteurs de motos sont davantage en excès de vitesse que les conducteurs de véhicules de tourisme¹. Les gros excès de vitesse des motos lourdes apparaissent comme une particularité comportementale propice à la gravité. Les excès de vitesse des motocyclistes sont plus nombreux chez les jeunes et les quinquagénaires. Selon le Département du Contrôle automatisé, les motocyclistes des catégories les plus puissantes commettent des excès de vitesse nettement supérieurs à ceux constatés pour les automobilistes. **38 % des motocyclistes (soit 232) se sont tués seuls** à moto (+12 tués par rapport à 2015) alors que la mortalité en véhicule seul diminue chez les autres usagers (-106 tués).

Autres thèmes

Lorsque le type de trajet est connu, 53 % des usagers moto sont accidentés sur un trajet de loisir et 37 % sur un trajet domicile-travail.

L'analyse de procès-verbaux² révèle que **dans 70 % des accidents corporels** impliquant une moto, c'est l'autre usager qui est à l'origine du conflit. Dans 63 % des cas, ce dernier ne détecte pas la moto. La principale erreur chez les motocyclistes est une « attente d'absence de manœuvre de la part d'autrui ». Dans de nombreux cas, ces conducteurs font preuve d'une trop grande confiance dans leur comportement et dans leur analyse de la situation, et ne se méfient pas suffisamment des situations qu'ils rencontrent : ils ne tiennent pas compte de leur vulnérabilité et du fait qu'ils sont moins visibles que les autres véhicules. Le différentiel de vitesse entre les véhicules est souvent à l'origine des accidents. En cas de freinage d'urgence une moto parcourt 3 mètres de plus qu'un véhicule de tourisme à 50 km/h et 7,5 mètres à 90 km/h³.

¹ Dubos N. et Varin B., *Analyse de l'accidentalité des conducteurs de 2RM (VOIESUR)*, Cerema, mars 2015.

² Van Elslande P. et al., *Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés*, Ifsttar, sept. 2011.

³ *Freinage d'urgence motos vs voitures particulières - Essais sur piste*, Cerema, 2016.

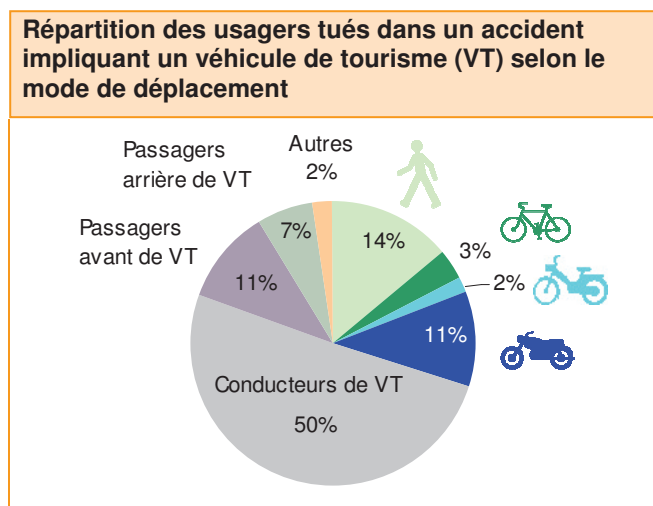
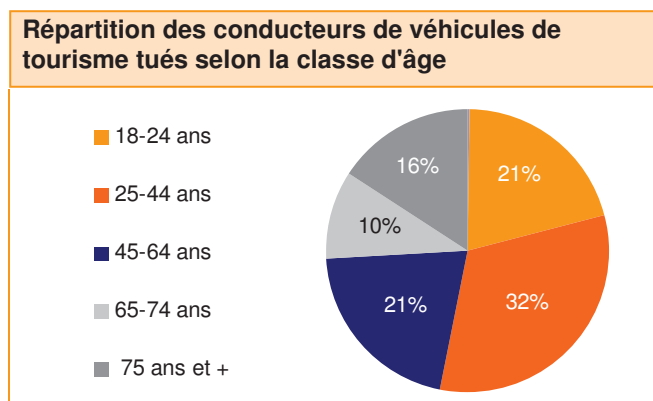
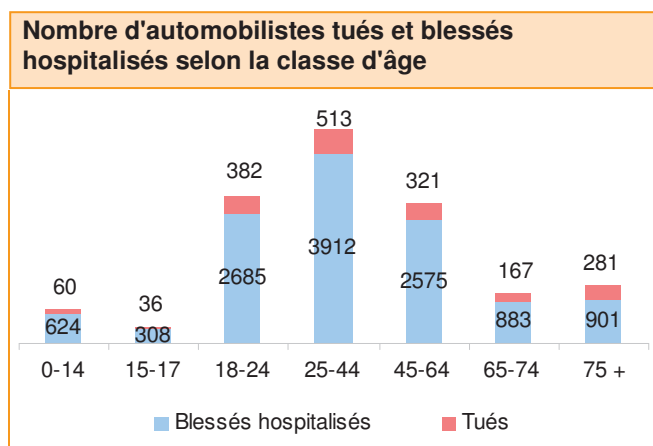
Les usagers de véhicule de tourisme

Les trois quarts de la mortalité routière impliquent un automobiliste (tué ou non). Un quart des automobilistes tués sont des seniors et près d'un quart ont entre 18 et 24 ans. La moitié des automobilistes tués le sont dans un accident sans tiers.

| Accidents | Tués automobilistes | BH automobilistes | T/100BH* |
|---|---------------------|-------------------|----------|
| 46 023 | 1 760 | 11 890 | 15 |
| Évolution annuelle moyenne du nombre d'automobilistes tués entre...** | | | |
| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 | |
| - 2,0 % | - 3,0 % | - 8,9 % | |

* Nombre d'automobilistes tués pour 100 blessés hospitalisés (BH)

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre d'automobilistes tués a baissé en moyenne de - 3,0 % par an.



En 2016, 1 760 automobilistes ont été tués dans un accident de la circulation (51% de la mortalité routière). Leur mortalité a diminué de - 2 % par rapport à 2015.

Entre 2000 et 2010, le nombre d'automobilistes tués a diminué de - 60 % (- 8,9 % par an en moyenne). Depuis 2010, le nombre d'automobilistes tués sur la route a régressé de - 17 % (soit une baisse de - 3 % par an en moyenne). En 2016, on compte 15 automobilistes tués pour 100 blessés hospitalisés, ce ratio étant de 13 pour l'ensemble des usagers.

Exposition au risque

En 2016, la circulation des véhicules de tourisme augmente de + 2,8 %. Le parc immatriculé en France progresse quant à lui de + 0,8 %. La progression du parc s'établit à + 3,2 % depuis 2010¹. Un véhicule de tourisme immatriculé en France parcourt en moyenne 13 300 km. La circulation des véhicules de tourisme est estimée à 456 milliards de km parcourus, soit 76 % du trafic motorisé. 64 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels de la route sont des véhicules de tourisme.

Selon l'âge

Avec 382 jeunes tués (nombre en baisse de - 6 % entre 2015 et 2016 et de - 28 % depuis 2010, soit mieux que l'ensemble des automobilistes avec - 17 %), **les 18-24 ans représentent 22 % des automobilistes tués** alors qu'ils constituent 8 % de la population.

Avec 448 seniors tués (- 0,4 % entre 2015 et 2016 et + 12 % depuis 2010), les automobilistes âgés de 65 ans et plus représentent en 2016 25 % de la mortalité automobiliste (19 % en 2010 et 16 % en 2000) pour 19 % de la population (17 % en 2010 et 16 % en 2000).

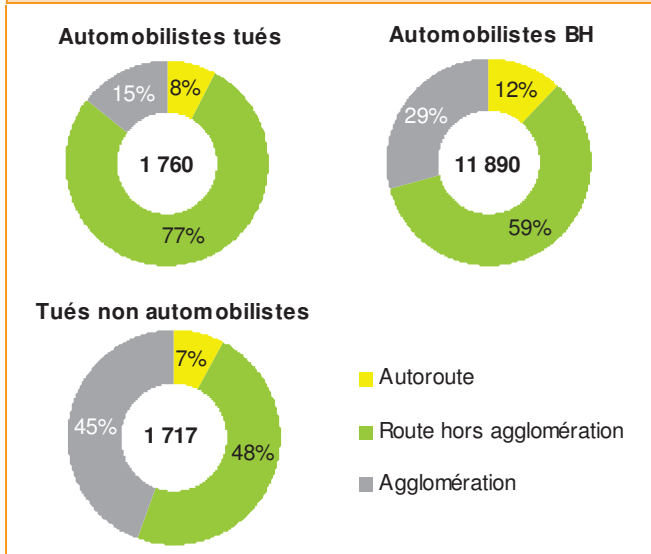
Usagers impliqués

Parmi les 1 760 automobilistes tués, on compte 1 313 conducteurs (soit 75 %) et 447 passagers, dont un quart a entre 18 et 24 ans. Entre 2000 et 2010, la mortalité des passagers a davantage diminué que celle des conducteurs (respectivement - 65 % et - 59 %). Entre 2010 et 2016, la mortalité baisse plus fortement pour les conducteurs que pour les passagers de véhicules de tourisme (respectivement - 20 % et - 16 %).

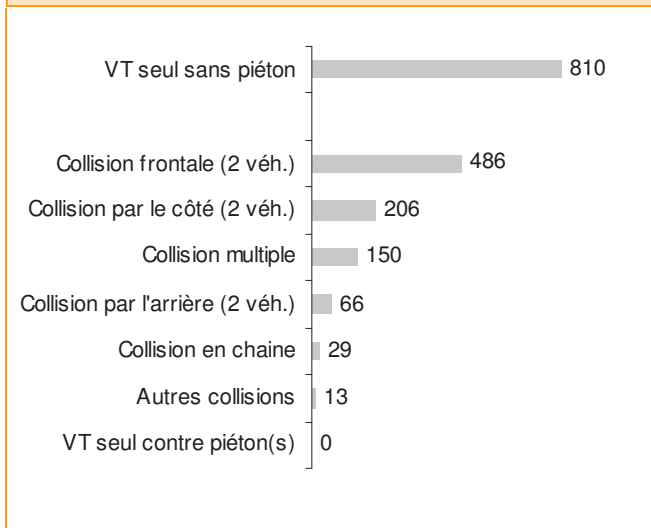
836 usagers non automobilistes ont été tués dans les accidents impliquant un véhicule de tourisme, soit 32 % de la mortalité dans ces accidents et 24 % de la mortalité routière totale. Parmi ces usagers, 2 sur 5 sont piétons, tués majoritairement en agglomération, et un tiers sont motocyclistes, tués majoritairement hors agglomération.

¹ Les comptes des transports en 2016, CGDD/SOeS, 2017.

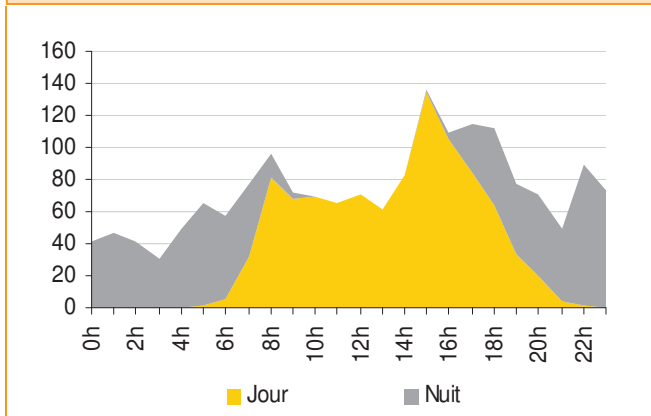
Répartition des automobilistes tués et blessés hospitalisés selon le milieu



Nombre d'automobilistes tués selon le type de collision



Répartition des automobilistes tués et blessés hospitalisés selon l'heure et la luminosité



Selon le milieu

C'est sur les autoroutes que la baisse de la mortalité des automobilistes est la plus forte en 2016 (143 automobilistes tués, soit - 15 % par rapport à 2015, après toutefois une hausse de + 30 % entre 2014 et 2015). Cette diminution conduit à une baisse globale de - 10 % entre 2010 et 2016. A noter en 2016 une hausse du trafic sur autoroute de l'ordre de + 3 %.

Avec 255 automobilistes tués, la mortalité des automobilistes en agglomération diminue de - 8 % par rapport à 2015, après deux années de hausse, conduisant à une baisse globale de - 11 % sur la période 2010-2016.

Sur les routes hors agglomération, on dénombre 1 362 automobilistes tués (3 automobilistes tués sur 4). La mortalité des automobilistes sur ce type de réseau a augmenté de + 1 % par rapport à 2015. Depuis 2010, le nombre d'automobilistes tués sur les routes hors agglomération baisse de - 18 %.

L'évolution du nombre d'automobilistes blessés hospitalisés entre 2015 et 2016 est différente de celle des automobilistes tués : les hospitalisations augmentent de + 7 % sur les autoroutes (1 398 blessés hospitalisés), de + 9,2 % dans les agglomérations (3 463) et de + 7,4 % sur les routes hors agglomération (7 029).

Selon le type de collision et les obstacles heurtés

Près d'un automobiliste tué sur deux (810) l'est dans un accident sans tiers, et 28 % le sont lors d'une collision frontale. Les accidents impliquant un véhicule de tourisme seul sans piéton sont plus graves que les autres : 19 tués pour 100 blessés hospitalisés, contre 10 (automobilistes et autres usagers) pour les autres accidents impliquant un véhicule de tourisme.

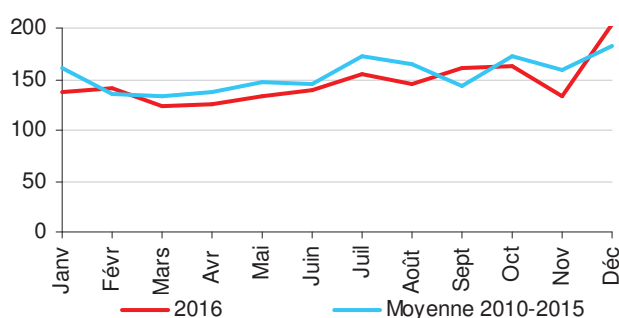
716 automobilistes sont tués en 2016 alors que leur véhicule a percuté un obstacle fixe, hors glissière, au cours de l'accident, dont 314 (44 %) contre un arbre.

Jour et nuit

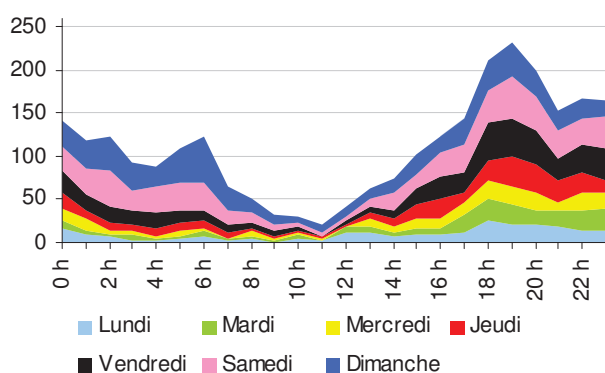
La mortalité des automobilistes intervient pour 44 % de nuit, alors que le trafic nocturne est significativement inférieur au trafic de jour. 776 automobilistes ont été tués de nuit en 2016, dont 210 entre minuit et 5 heures du matin (soit 27 % des automobilistes tués de nuit).

Comme pour l'ensemble des usagers, les accidents sont globalement plus graves la nuit que le jour pour les automobilistes : le nombre d'automobilistes tués pour 100 blessés hospitalisés est de 16 de nuit et de 14 de jour. La ceinture est moins souvent mise la nuit, lorsque le conducteur est alcoolisé.

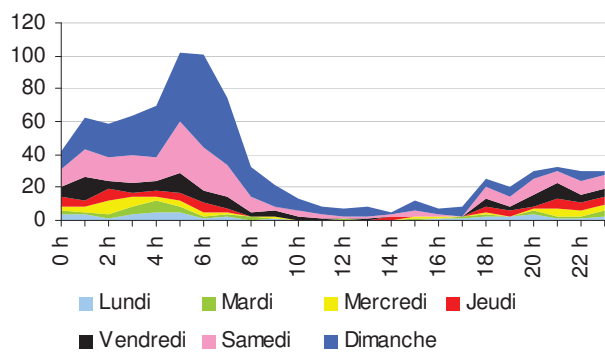
Nombre d'automobilistes tués selon le mois



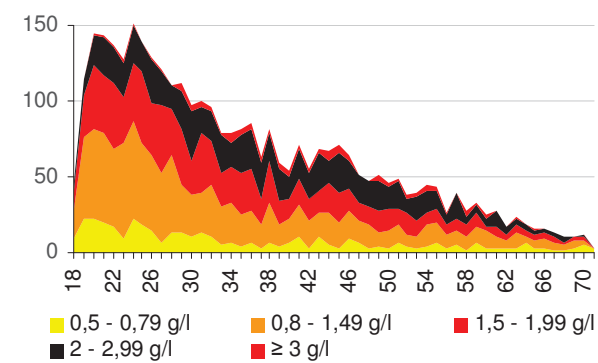
Nombre de conducteurs de VT de 25 ans et plus positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'heure et le jour



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



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



Selon les mois et les jours

En 2016, les mois de plus forte mortalité pour les usagers de VT sont septembre, octobre et surtout décembre. Sur la période 2010-2016, cette mortalité est la plus élevée en juillet, octobre et décembre.

Les trois jours de fin de semaine (vendredi, samedi et dimanche) regroupent près de la moitié (49 %) des automobilistes tués.

Conducteurs novices

Les conducteurs novices¹ représentent 7 % des conducteurs de véhicule de tourisme impliqués dans un accident corporel. 458 personnes ont été tuées dans les accidents de véhicules de tourisme impliquant un conducteur novice, soit 18 % de la mortalité des accidents impliquant un véhicule de tourisme.

16 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués ont moins de deux ans de permis, soit 206 conducteurs. Parmi ces 206 conducteurs novices tués, 70 % ont entre 18 et 24 ans, et 56 % ont moins d'un an de permis.

Alcool

En 2016, parmi les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans un accident mortel et dont le taux d'alcool est connu, 20 % présentaient un taux supérieur à 0,5 g/l de sang. Pour l'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans un accident corporel et dont le taux d'alcool est connu, cette proportion est de 7 %. Ces proportions sont stables depuis 2010.

Dans 9 cas sur 10, l'alcoolémie des conducteurs alcoolisés de véhicule de tourisme impliqués dans un accident mortel est supérieure à 0,8 g/l de sang. 41 % de ces conducteurs au taux délictuel ont entre 18 et 29 ans, 24 % entre 30 et 39 ans.

Les conducteurs alcoolisés de plus de 25 ans sont impliqués principalement entre 17 h et 1 h sur l'ensemble des jours de la semaine (53 % des conducteurs alcoolisés), alors que ceux de 18 à 24 ans sont majoritairement impliqués dans des accidents intervenant entre 1 h et 8 h (62 %), plus particulièrement les samedis et dimanches.

Ceinture de sécurité

Parmi les usagers dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC, 1 automobiliste tué sur 5 ne portait pas sa ceinture, soit 309 personnes. Cette proportion est plus élevée pour les passagers arrière (27 %) que pour les passagers avant (17 %) et les conducteurs (19 %). Parmi les occupants ceinturés impliqués dans un accident corporel, seuls 2 % sont tués alors que cette part est de 22 % parmi ceux dont la ceinture n'était pas ou mal attachée.

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

Les accidents impliquant un véhicule utilitaire

Dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire, 2 victimes sur 3 ne sont pas des usagers de VU. Une personne tuée sur 3 est un usager vulnérable (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisés).

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

| Accidents | Tués dans le VU | Tués dans acc. avec VU | BH dans le VU | BH dans acc. avec VU | T/100BH* |
|-----------|-----------------|------------------------|---------------|----------------------|----------|
| 5 084 | 130 | 420 | 752 | 2 453 | 17 |

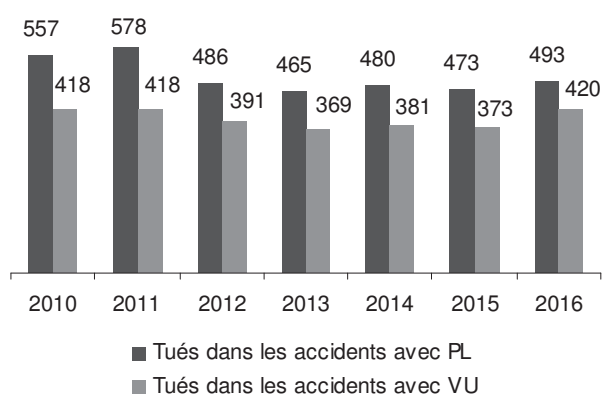
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 |
|--------------|--------------|
| - 0,5 % | + 0,1 % |

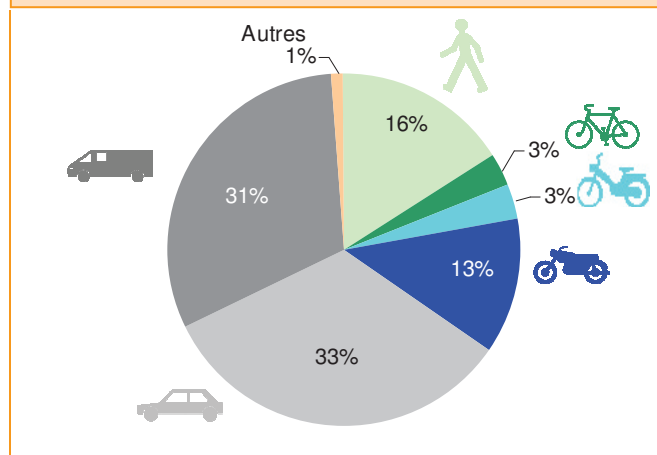
* Nombre d'impliqués dans les accidents de VU tués pour 100 blessés hospitalisés (BH)

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre d'usagers tués dans les accidents de VU a augmenté en moyenne de + 0,1 % par an.

Nombre d'usagers tués dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd



Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant un VU selon le mode de déplacement



En 2016, 420 personnes ont été tuées dans un accident de la circulation impliquant un véhicule utilitaire (VU), parmi lesquelles 290 personnes hors VU.

Les personnes tuées dans les accidents de véhicule utilitaire représentent 12 % de la mortalité routière.

Depuis 2010, le nombre d'usagers tués dans les accidents de véhicule utilitaire a augmenté de + 0,5 % (- 13 % pour la mortalité générale).

Le nombre de BH dans les accidents impliquant un VU est de 2 453 en 2016, soit un ratio de 17 personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés (ce ratio étant de 13 pour l'ensemble des accidents).

Exposition au risque

Le parc et les parcours des véhicules utilitaires sont en augmentation¹ : entre 2000 et 2016, le parc a augmenté de + 20 % et le nombre de kilomètres parcourus de + 26 %, alors que sur la même période le nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds a diminué de - 7 % caractérisant un transfert partiel d'activité de transport routier vers les VU.

En 2016, 6 % des véhicules impliqués dans un accident corporel sont des VU, alors que ces véhicules effectuent 16,5 % des parcours en France.

Usagers impliqués

69 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU **sont en-dehors du VU**. Parmi ces 290 personnes tuées, **une sur deux est un usager vulnérable** (68 piétons, 65 usagers d'un deux-roues motorisé et 13 cyclistes). 139 automobilistes ont perdu la vie dans ces accidents.

Les conducteurs de VU impliqués dans les accidents mortels sont plus souvent présumés responsables que les conducteurs de PL (49 % contre 28 %) mais moins souvent que les automobilistes (59 %). En revanche, ils sont plus souvent présumés responsables dans des accidents corporels avec piétons (57 %).

Parmi les 130 usagers de véhicule utilitaire tués, 90 sont des conducteurs et 40 sont passagers.

Selon le type de collision et les obstacles heurtés

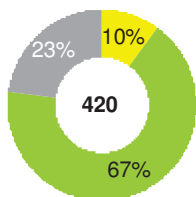
Plus d'un tiers des usagers de véhicule utilitaire tués (47) le sont dans un accident sans tiers. Plus de la moitié le sont dans un choc contre un autre véhicule, principalement un poids lourd (40 usagers de véhicule utilitaire tués), un véhicule de tourisme (13) ou un autre véhicule utilitaire (13).

Lorsque le véhicule utilitaire est seul impliqué, il heurte un obstacle fixe, hors glissière, dans 72 % des accidents mortels. Dans la moitié des cas (18 cas sur 34), cet obstacle est un arbre.

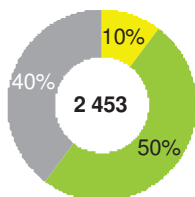
¹ Les comptes des transports en 2016, CGDD/SOeS, 2017.

Répartition des tués et des blessés hospitalisés dans les accidents de VU selon le milieu

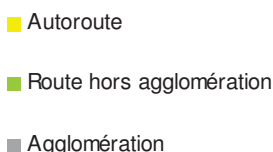
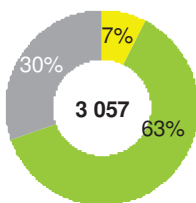
Tués dans les accidents avec VU



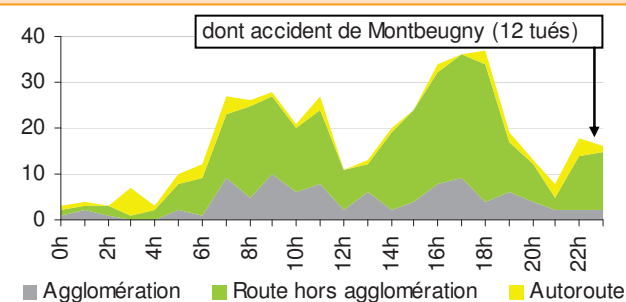
BH dans les accidents avec VU



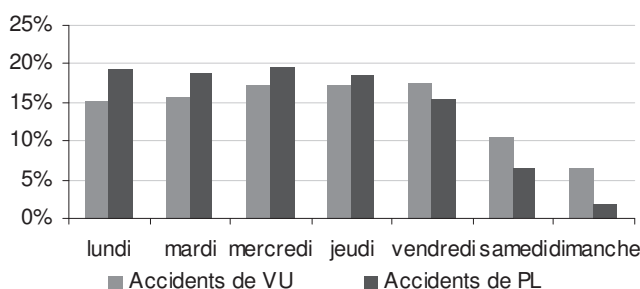
Tués dans les accidents sans VU



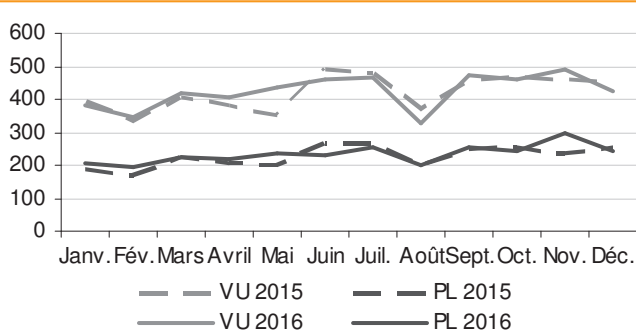
Nombre d'usagers tués dans les accidents de véhicules utilitaires selon l'heure et le milieu



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



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



Selon le milieu

Les accidents mortels impliquant des véhicules utilitaires se concentrent sur les réseaux hors agglomération : 67 % des personnes tuées le sont sur route hors agglomération et 10 % sur autoroute.

3 usagers de véhicule utilitaire tués sur 4 le sont sur les routes hors agglomération. Le reste se répartit à parts égales entre les autoroutes et les agglomérations.

Heure, jour et mois

63 % des usagers tués dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire le sont de jour, principalement sur deux périodes correspondant à la matinée et à la fin d'après-midi.

83 % des accidents avec véhicule utilitaire ont lieu du lundi au vendredi, contre 92 % pour les accidents avec poids lourd et 74 % pour les accidents avec véhicule de tourisme. Ceci est cohérent avec les utilisations différentes de ces types de véhicules et l'interdiction de circulation le dimanche pour les poids lourds.

La répartition des accidents selon le mois est similaire pour les véhicules utilitaires et les poids lourds : les mois de juillet et septembre à novembre comptent plus d'accidents que les autres.

Usagers de véhicule utilitaire

64 % des usagers de véhicule utilitaire tués ont entre 25 et 64 ans. 18 % ont plus de 65 ans et 15 % ont entre 18 et 24 ans.

Parmi les 118 usagers de véhicule utilitaire tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC, 32 ne portaient pas la ceinture, soit 27 %, contre 20 % pour les automobilistes tués.

Un usager de véhicule utilitaire sur deux impliqué dans un accident corporel effectue un trajet lié au travail (trajet domicile-travail ou trajet dans le cadre d'une mission professionnelle).

Conducteurs de véhicule utilitaire

13 % des conducteurs de VU impliqués dans les accidents mortels ont un permis de moins de 2 ans. Cette proportion est de 15 % pour les automobilistes.

Parmi les conducteurs de véhicule utilitaire impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le taux d'alcool est connu, 12 % présentent une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, contre 17 % en moyenne pour l'ensemble des conducteurs. Parmi les conducteurs de véhicule utilitaire impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le résultat d'un test de dépistage de produits stupéfiants est renseigné dans le fichier BAAC, 9 % sont testés positifs, contre 12 % pour l'ensemble des conducteurs.

Les accidents impliquant un poids lourd

9 personnes tuées sur 10 dans les accidents impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas des usagers de poids lourd, 1 sur 3 est un usager vulnérable (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé).

| Accidents | Tués dans le PL | Tués dans acc. avec PL | BH dans le PL | BH dans acc. avec PL | T/100BH* |
|-----------|-----------------|------------------------|---------------|----------------------|----------|
| 2 797 | 55 | 493 | 255 | 1421 | 35 |

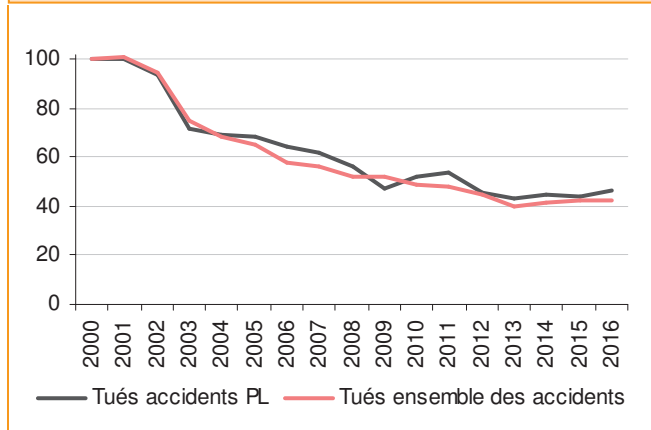
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un poids lourd entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| + 4,2 % | - 2 % | - 6,3 % |

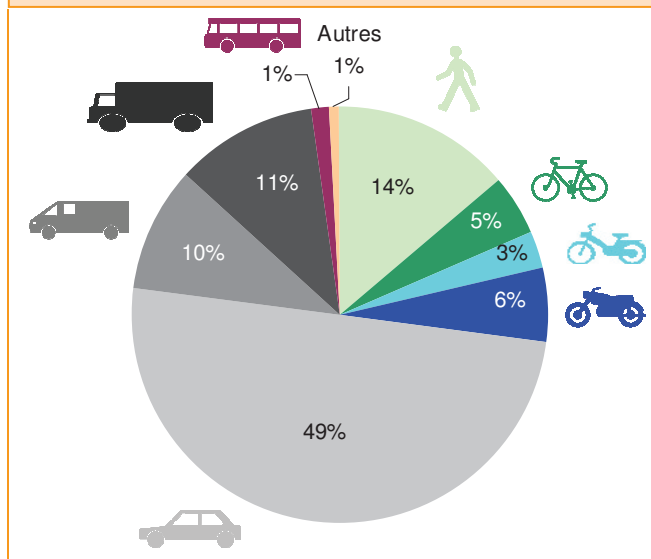
* Nombre d'impliqués dans les accidents de PL, tués pour 100 blessés hospitalisés (BH)

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre d'usagers tués dans les accidents de PL a diminué en moyenne de - 2 % par an.

Évolution du nombre d'usagers tués dans les accidents de poids lourds, base 100 en 2000



Répartition des usagers tués dans les accidents de poids lourds selon le mode de déplacement



En 2016, 493 personnes ont été tuées dans un accident de la route impliquant un poids lourd, soit 14 % de la mortalité routière, dont 438 personnes qui n'étaient pas usagers de PL. La mortalité dans les accidents impliquant un PL a augmenté de + 4,2 % entre 2015 et 2016.

Entre 2000 et 2010, la mortalité dans les accidents impliquant un PL a diminué de - 48 % (- 6,3 % par an en moyenne). Depuis 2010, la baisse est plus faible (- 2 % par an), du même ordre de grandeur que pour les accidents sans PL (- 2,3 % par an).

La gravité

Les accidents impliquant un PL sont généralement graves : ils sont mortels dans 15 % des cas, contre 5 % pour les accidents sans PL. Les accidents impliquant un PL comptent 35 tués pour 100 BH, contre 12 tués pour 100 BH dans les accidents sans PL.

Exposition au risque

Les PL représentent 3,1 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, et 4,6 % des kilomètres parcourus en France¹.

Les PL étrangers sont sous-impliqués dans les accidents mortels : en 2016, ils réalisent 36 % des parcours PL en France, mais ils ne constituent que 11 % des PL impliqués dans les accidents mortels. Les PL étrangers impliqués dans un accident mortel le sont pour 48 % sur autoroute (18 % pour les PL français) et 39 % sur les routes hors agglomération (70 % pour les PL français).

Usagers impliqués

Dans les accidents mortels impliquant un PL, la victime n'est qu'une fois sur dix un usager du PL. Dans les accidents mortels de véhicules de tourisme, c'est un automobiliste sept fois sur dix.

438 usagers tués dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers de PL. Parmi ceux-ci :

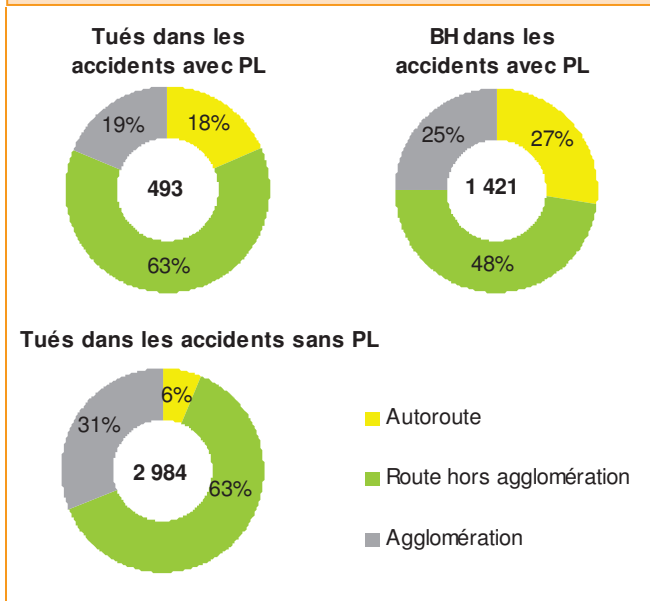
- les deux tiers sont des usagers de véhicules de tourisme ou de véhicules utilitaires ;
- près d'un tiers est un usager vulnérable (68 piétons, 29 motocyclistes, 24 cyclistes, 13 cyclomotoristes).

Parmi les usagers de PL tués et blessés hospitalisés, 87 % ont entre 25 ans et 64 ans. Cette part est de 68 % chez les usagers de véhicules utilitaires et de 54 % chez les automobilistes. Ces chiffres peuvent s'expliquer par un passage du permis E plus tardif que celui du permis B utilisé pour la conduite des VT et des VU.

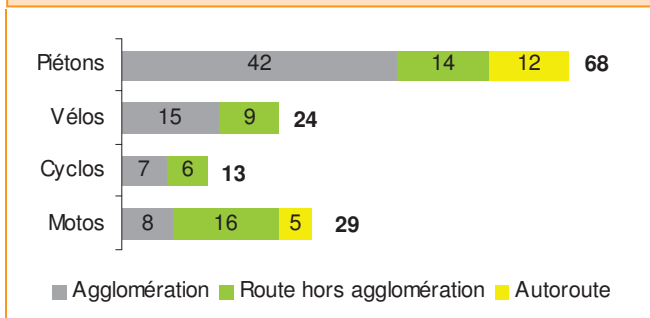
Les conducteurs de PL sont présumés responsables dans 28 % des accidents mortels les impliquant, soit beaucoup moins souvent que les autres conducteurs (59 % pour les automobilistes).

¹ Les comptes des transports en 2016, CGDD/SOeS, 2017.

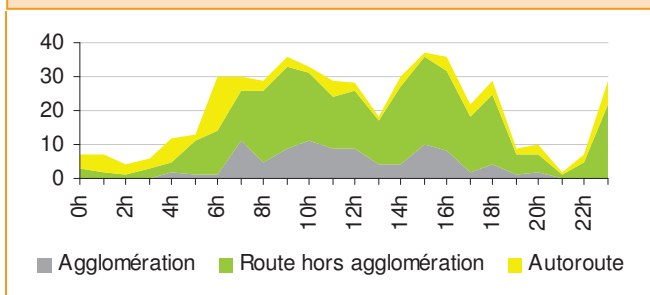
Répartition des tués et des blessés hospitalisés dans les accidents impliquant un PL selon le milieu



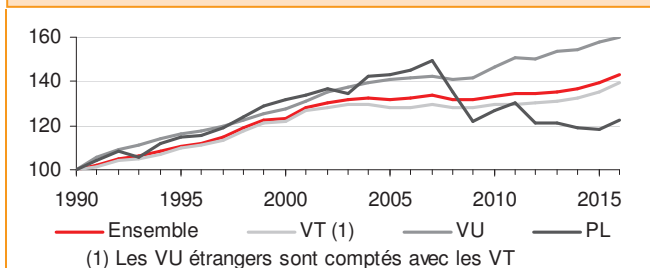
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de poids lourds selon le milieu



Nombre d'usagers tués dans les accidents de poids lourds selon l'heure et le milieu



Evolution de la circulation routière par type de véhicule, base 100 en 1990



Source : Les comptes des transports en 2016, CGDD/SOeS, 2017.

Selon le milieu

Les accidents impliquant un PL interviennent plus souvent sur autoroute (18 % des tués et 27 % des BH) que ceux n'impliquant pas de PL (6 % des tués et 6 % des BH). A contrario, les accidents impliquant un PL sont moins fréquents en agglomération (19 % des tués et 25 % des BH) que ceux n'impliquant pas de PL (31 % des tués et 52 % des BH).

Les piétons et les cyclistes tués dans un accident impliquant un PL le sont majoritairement en agglomération, contrairement aux usagers de 2RM.

Selon l'heure et le jour

69 % des accidents mortels impliquant un PL ont lieu de jour, cette proportion est de 61 % pour l'ensemble des accidents mortels. On observe deux pics du nombre d'accidents avec PL : en début de matinée (9 h - 11 h) et en début d'après-midi (14 h - 17 h).

9 accidents mortels de PL sur 10 ont lieu du lundi au vendredi, jours pendant lesquels les PL circulent majoritairement (la circulation des PL est interdite du samedi 22 h au dimanche 22 h, sauf exceptions).

Victimes usagers de poids lourds

Sur les 55 usagers de PL tués en 2016 :

- 52 sont conducteurs et 3 passagers ;
- 35 le sont dans des accidents sans tiers ;
- 22 le sont sur autoroute, 28 sur route hors agglomération et 5 en agglomération.

Parmi les 44 personnes tuées pour lesquelles l'information est connue, 11 ne portaient pas leur ceinture.

Alcool et stupéfiants

Parmi les chauffeurs de PL impliqués dans un accident mortel :

- 1 % des conducteurs dont l'alcoolémie est connue (6 sur 434) ont un taux supérieur à 0,5 g/l (contre 20 % pour les conducteurs de VT) ;
- 4 % des chauffeurs de PL dont le résultat du test de dépistage des stupéfiants est connu (16 sur 379) sont positifs (contre 13 % pour les conducteurs de VT).

Scénarios types¹

Hors agglomération, un véhicule léger perd le contrôle et vient heurter de face un poids lourd sur la voie opposée. Le conducteur du poids lourd ne tente pas de manœuvre d'évitement. Les occupants du véhicule léger sont tués par le choc.

En agglomération, le poids lourd heurte un usager vulnérable, le conducteur ne l'a souvent pas perçu, ou trop tard du fait de l'angle mort et de sa position de conduite haute.

¹ Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004, BEATT, avril 2007.

Les accidents impliquant un autocar

Les trois quarts des personnes tuées ou blessées hospitalisées ne sont pas des occupants de l'autocar mais des usagers tiers.

| Accidents impliquant un autocar | Tués dans les accidents impliquant un autocar | BH dans les accidents impliquant un autocar | T/100BH* |
|---------------------------------|---|---|----------|
| 213 | 28 | 127 | 22 |

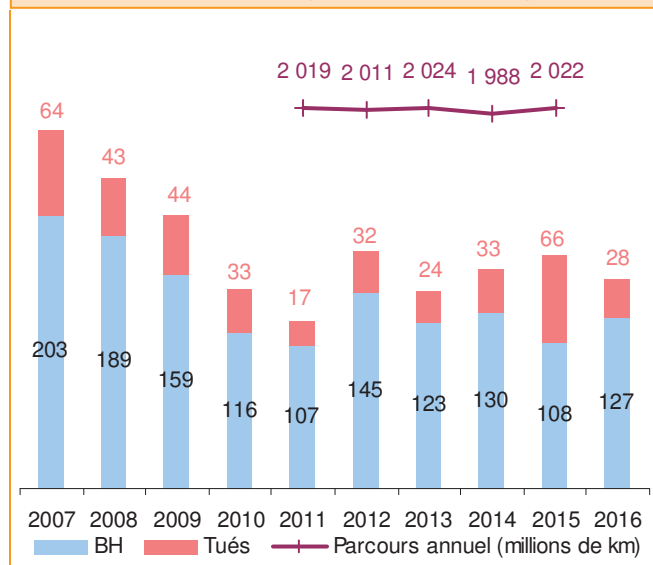
Évolution annuelle moyenne du nombre cumulé de tués et de BH impliquant un autocar entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 |
|--------------|--------------|
| - 10,9 % | + 0,7 % |

* nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un autocar pour 100 blessés hospitalisés (BH)

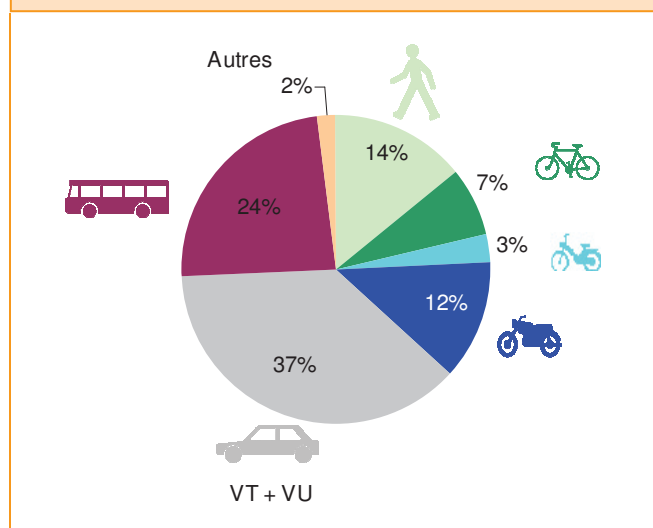
** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre d'usagers tués ou blessés hospitalisés dans un accident impliquant un autocar a augmenté en moyenne de + 0,7 % par an.

Evolution des nombres de personnes tuées ou blessées hospitalisées dans les accidents d'autocar et de la distance annuelle parcourue par les autocars en France (en millions de km)



Sources : Fichier BAAC et CGDD-SOeS

Répartition des personnes tuées ou blessées hospitalisées dans un accident d'autocar selon le mode de déplacement



| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT (dont VU) | Autocar | Autres |
|------|--------|------|-------|------|--------------|---------|--------|
| Tués | 5 | 0 | 1 | 2 | 15 | 4 | 1 |
| BH | 17 | 11 | 4 | 17 | 43 | 33 | 2 |

En 2016, 213 accidents corporels ont impliqué un autocar¹, soit 0,4 % des accidents corporels. 28 personnes ont été tuées : 15 automobilistes, 8 usagers vulnérables, 4 occupants d'autocars et 1 de poids lourd.

127 personnes ont été hospitalisées : 43 automobilistes, 33 occupants d'autocars, 49 usagers vulnérables (+ 9 cyclistes par rapport à 2015), 1 occupant de PL, et 1 occupant d'un autre type de véhicule.

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents corporels est stable. Le nombre de victimes graves (tuées ou blessées hospitalisées) a augmenté de + 4 % (soit + 0,7 % par an sur la période 2010-2016).

Selon le type de collision

Parmi les 213 accidents d'autocar :

- **168 accidents (79 %), dont 15 mortels, impliquent au moins un autre véhicule** (mais pas de piéton) ; dans plus de la moitié des cas, le véhicule tiers est un véhicule de tourisme ; dans un quart des cas, il s'agit d'un deux-roues motorisé ;
- **33 accidents (15 %) impliquent un piéton** ; dans quatre cas sur dix, l'accident s'est produit au cours d'une manœuvre engagée par l'autocar (marche arrière, stationnement, tourne-à-droite, tourne-à-gauche) ;
- **12 autocars ont eu un accident sans véhicule tiers ni piéton**, soit 6 % des cas d'accidents.

76 % des personnes tuées ou hospitalisées ne sont pas des occupants de l'autocar. Parmi ceux-ci :

- 58 sont des usagers de véhicules de tourisme (VT) ou utilitaires (VU),
- 24 sont des usagers de deux-roues motorisé,
- 22 sont des piétons, dont la moitié circulait sur un passage piéton et 11 sont des cyclistes.

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

59 % des accidents corporels d'autocar ont eu lieu en agglomération, ils ont provoqué 14 % des tués. Parmi les 26 accidents mortels de 2016, 22 ont eu lieu hors agglomération.

La période comprise entre mars et juin concentre la moitié des accidents d'autocar et des victimes graves. 86 % des accidents d'autocar se sont produits du lundi au vendredi contre 75 % pour l'ensemble des accidents.

Si certains accidents sont spectaculaires (43 morts à Puisseguin en 2015, l'autocar ayant pris feu), l'autocar reste un mode de transport très sûr. Depuis le 01/01/2015, les autocars doivent être équipés de ceintures de sécurité homologuées et le port de la ceinture est obligatoire.

¹ Véhicule affecté au transport de personnes sur de longues distances et permettant le transport des occupants du véhicule principalement ou exclusivement en places assises.

Les accidents impliquant un autobus

85 % des personnes tuées ou blessées hospitalisées dans les accidents impliquant un autobus ne sont pas des passagers de l'autobus ; 38 % sont des piétons.

| Accidents impliquant un autobus | Tués dans un accident impliquant un autobus | BH dans un accident impliquant un autobus | T/100BH* |
|---------------------------------|---|---|----------|
| 710 | 38 | 247 | 15,4 |

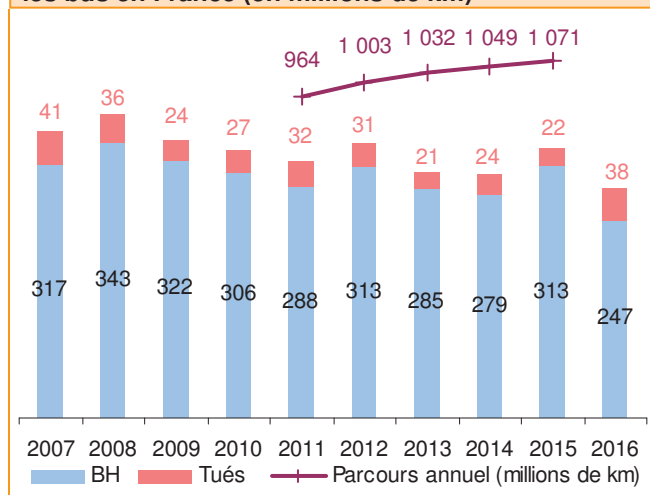
Évolution annuelle moyenne du nombre cumulé de tués et de BH entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 |
|--------------|--------------|
| - 14,9 % | - 2,4 % |

* Nombre de tués pour 100 blessés hospitalisés (BH)

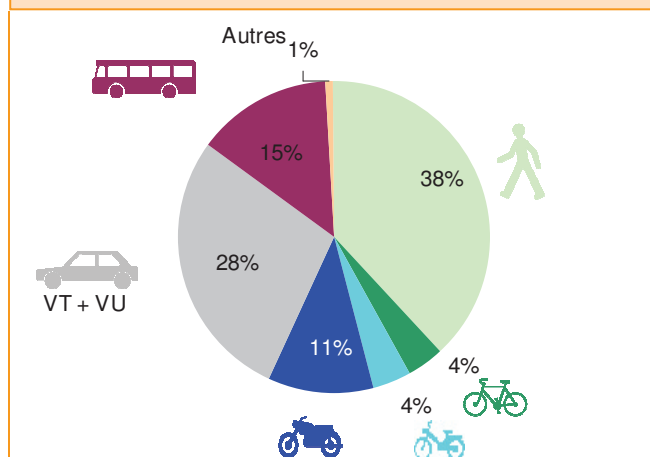
** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre d'usagers tués ou blessés hospitalisés dans un accident impliquant un autobus a diminué en moyenne de - 2,4 % par an

Evolution des nombres de personnes tuées ou blessées hospitalisées dans les accidents d'autobus et de la distance annuelle parcourue par les bus en France (en millions de km)



Sources : fichier BAAC et SOeS – CGDD²

Répartition des victimes tuées ou blessées hospitalisées dans les accidents d'autobus selon le mode de déplacement



| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT (dont VU) | Bus | Autres |
|------|--------|------|-------|------|--------------|-----|--------|
| Tués | 16 | 1 | 1 | 3 | 8 | 8 | 1 |
| BH | 91 | 10 | 11 | 28 | 72 | 34 | 1 |

En 2016, 710 accidents corporels ont impliqué un autobus¹, soit 1,2 % des accidents corporels. 38 personnes ont été tuées et 247 personnes ont été hospitalisées dans ces accidents.

38 % des victimes graves sont des piétons (16 tués et 91 blessés hospitalisés) ; 14,7 % sont des passagers d'autobus (8 tués et 34 blessés hospitalisés) ; les autres victimes graves circulaient à bord de véhicules tiers.

En 2016, le nombre de victimes graves a connu une baisse de - 15 % par rapport à 2015. Depuis 2012, le nombre de victimes graves a diminué de - 17 % alors que la distance parcourue annuellement par les autobus a progressé de + 7 % entre 2012 et 2015².

Selon le type de collision

En 2016, parmi les 285 personnes tuées ou blessées hospitalisées dans les accidents d'autobus, 38 % sont piétons, 28 % automobilistes, 15 % usagers de deux-roues motorisés et 4 % cyclistes.

En comparaison de l'ensemble des accidents survenus en agglomération, **les accidents de bus impliquent plus souvent un piéton** (38 % contre 29 % pour les accidents tous modes) et moins souvent un deux-roues motorisé (15 % contre 35 %).

Les piétons impliqués dans un accident avec un autobus sont majoritairement des hommes (61 %, pour 39 % de femmes) alors que dans l'ensemble des accidents de piétons en agglomération, une parité est observée (hommes 52 %, femmes 48 %). En agglomération, les piétons de 15 à 17 ans représentent 12,4 % des impliqués dans un accident contre un bus et sont surreprésentés par comparaison avec leur accidentalité piétonne générale (5,8 %).

Une étude montre que pour les piétons, le scénario d'accident lié à la précipitation pour prendre le transport en commun³ est récurrent.

Selon le milieu, le mois, l'heure

Par définition, les autobus circulent principalement en agglomération. Les accidents corporels impliquant ces véhicules se produisent à 93 % en agglomération (97 % pour les accidents impliquant un piéton) et à 76 % de jour.

Les mois de septembre et d'octobre concentrent le plus grand nombre d'accidents (84), ceux de juillet et août en présentent moins (42), en corrélation avec la fréquence moindre des services l'été. Les heures de pointe du trafic concentrent le plus d'accidents de bus.

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

² Site internet du CGDD/SOeS, page « Le transport collectif routier de voyageurs ».

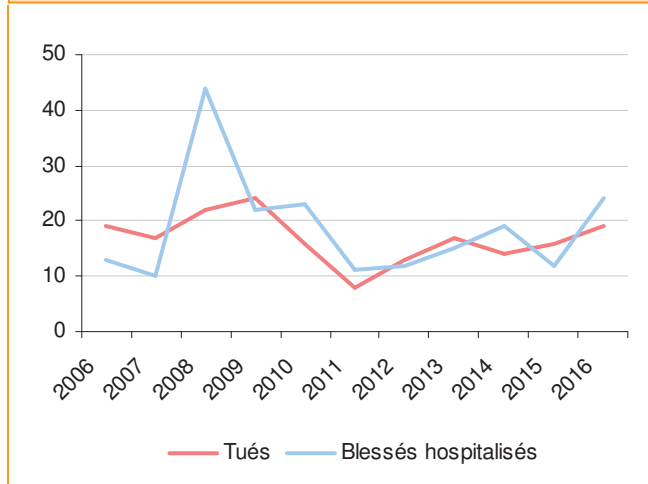
³ *Etude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs. Phase 2 : Approfondissement de sécurité*, rapport d'étude, Cerema, juillet 2016.

Les accidents impliquant un train ou un tramway

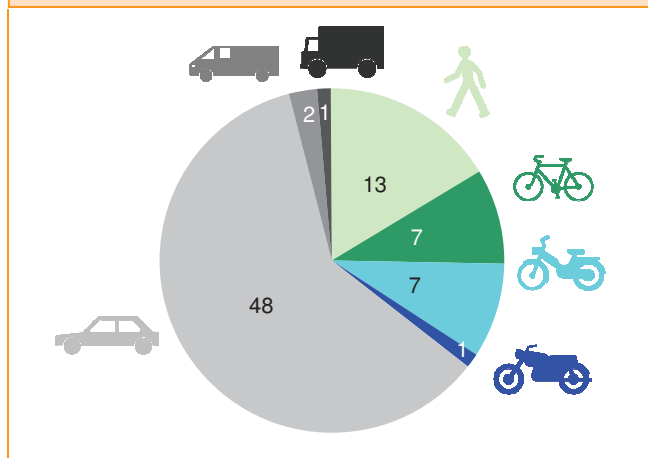
Deux tiers des accidents impliquant un train sont mortels. La moitié des victimes graves d'accidents impliquant un tramway sont des piétons.

| Accidents impliquant un train | Tués dans un accident avec un train | BH dans un accident avec un train |
|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 31 | 19 | 24 |

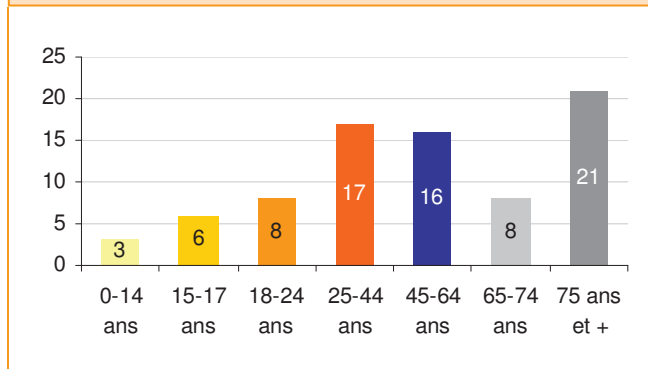
Evolution du nombre de personnes tuées et blessées hospitalisées dans un accident avec un train



Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2012 et 2016 selon le mode de déplacement



Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2012 et 2016 selon l'âge



Les accidents impliquant un train

En 2016, 31 accidents impliquant un train ont été recensés dans le fichier BAAC, dont 19 sont mortels. 61 % des accidents impliquant un train sont mortels contre 6 % pour l'ensemble des accidents.

En 2016, 19 personnes ont été tuées dans les accidents impliquant un train : 10 usagers de véhicule de tourisme, 6 piétons, 2 cyclistes et 1 usager de poids lourd. La part de piétons tués est forte en 2016 (6 sur 19 contre 2 sur 16 en 2015).

En 2016, 24 personnes ont été blessées hospitalisées : 13 occupants de train, 9 usagers de véhicule de tourisme, 1 usager de véhicule utilitaire et 1 cycliste. Le nombre de blessés hospitalisés a augmenté en 2016 (+ 12). La part des occupants de train parmi les blessés hospitalisés est élevée en 2016 (13 sur 24 contre 2 sur 12 en 2015), mais correspond à un seul accident entre un train et un poids lourd.

Entre 2012 et 2016, dans les accidents impliquant un train, 13 personnes tuées sur 79 sont des piétons et 8 sont des usagers de deux-roues motorisés. A noter qu'en 2016, aucun usager de deux-roues motorisé n'a été tué ou blessé hospitalisé dans un accident de train.

Entre 2012 et 2016, dans les accidents impliquant un train, une personne tuée sur 4 est âgée de 75 ans et plus et 2 personnes tuées sur 5 a entre 25 et 64 ans.

Les accidents sur passage à niveau n'impliquant pas un train

En 2016, 12 accidents se sont produits sur un passage à niveau sans impliquer un train. On recense 2 personnes tuées : 1 homme de 60 ans conduisant un poids lourd et 1 homme de 64 ans conduisant un véhicule de tourisme. Il y a eu 7 blessés hospitalisés dans ces accidents : 2 piétons, 2 cyclomoteuristes, 1 motocycliste et 2 occupants de véhicule de tourisme.

Les passages à niveau en France¹

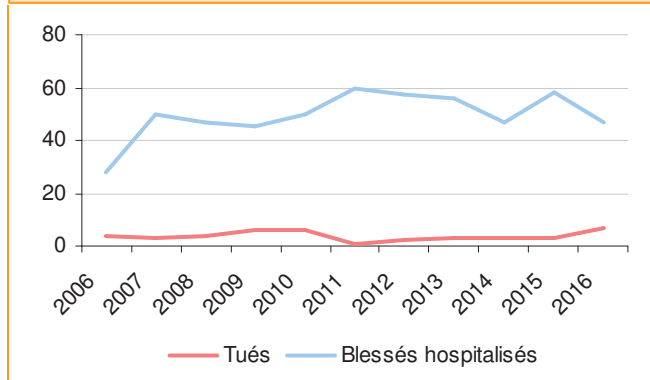
On dénombre plus de 15 000 passages à niveau en France dont 60 % sont équipés de dispositifs automatiques (feux et/ou barrières). Au 1^{er} janvier 2016, 152 passages à niveau étaient inscrits au programme de sécurisation nationale, qui permet d'identifier les passages à niveau dont la suppression ou l'équipement est prioritaire.

Les chiffres issus du fichier BAAC diffèrent de ceux publiés par SNCF Réseau car les accidents en lien avec la voie ferrée ne sont pas systématiquement recensés dans le fichier BAAC, en particulier les suicides ou victimes en gare.

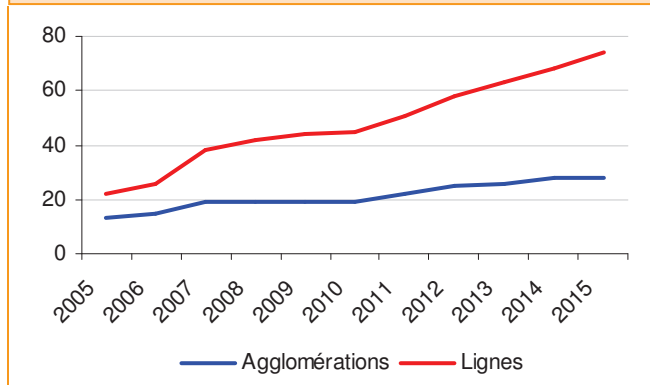
¹ www.securite-passageaniveau.fr

| Accidents impliquant un tramway | Tués dans un accident avec un tramway | BH dans un accident avec un tramway |
|---------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 148 | 7 | 47 |

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

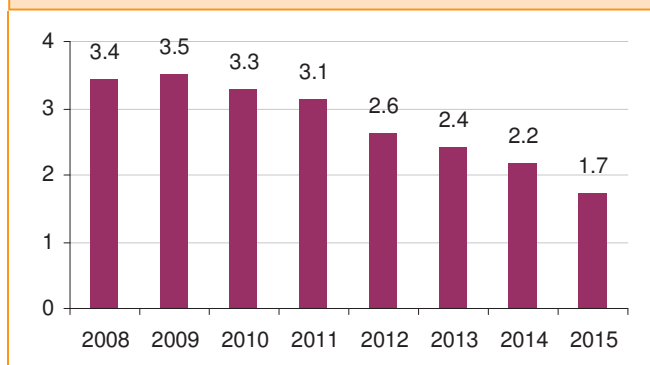


Évolution du nombre de lignes de tramway et du nombre d'agglomérations ayant un tramway



Source : données STRMTG

Évolution du nombre d'accidents impliquant un tramway par million de kilomètres parcourus par les tramways



Source : données STRMTG

Les chiffres issus du fichier BAAC diffèrent de ceux issus de la base gérée par le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), à partir des déclarations des exploitants. Cette base contient tous les événements liés au tramway : collisions avec tiers, accidents de voyageurs dont chutes lors de freinage d'urgence, etc.

Les accidents impliquant un tramway

En 2016, 148 accidents impliquant un tramway sont recensés dans le fichier BAAC. 49 % de ces accidents impliquent des piétons, qui représentent la moitié des victimes graves (tuées ou BH).

7 personnes ont été tuées dans un accident avec un tramway : 5 piétons, 1 cycliste et 1 automobiliste. 47 personnes ont été blessées hospitalisées dont 25 piétons et 3 passagers du tramway.

Depuis 2005, le réseau de tramway ne cesse de se développer. Depuis 2009, le nombre d'accidents impliquant un tramway rapporté aux kilomètres parcourus par les tramways baisse. Le nombre de victimes graves rapporté au nombre de voyages effectués a stagné jusqu'en 2011 puis baissé de 2011 à 2014.

L'influence des aménagements de tramway sur la sécurité

Le principal scénario¹ d'accident de piétons en conflit direct avec un tramway concerne des piétons traversant l'ensemble de la rue et se faisant heurter sur la première voie de tramway rencontrée, soit par manque de perception de l'arrivée du tramway en station, soit par manque de compréhension de l'espace réservé au tramway hors station. En conflit indirect, le scénario principal concerne des piétons se précipitant pour accéder ou descendre du transport collectif et se faisant heurter par un véhicule routier sur les voies adjacentes, surtout quand ces voies sont nombreuses et larges. Des masques à la visibilité créés par les bus dans les correspondances entre bus et tramway ont été également relevés.

Des travaux récents de thèse² ont révélé trois principales influences des espaces publics réaménagés pour le tramway sur les accidents :

- la continuité des voies réservées peut générer d'une part un effet de coupure du tissu urbain, engendrant des manœuvres de traversées inappropriées des conducteurs, et d'autre part un problème de perception des intersections mineures avec le tramway ;
- la complication des espaces publics réaménagés peut engendrer une mauvaise compréhension des lieux ou une mauvaise prise d'information ;
- la faible différenciation entre les espaces parcourus par le tramway et les espaces destinés aux piétons ou aux cyclistes influe sur la sécurité de ces derniers.

¹ Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2), Cerema, 2016.

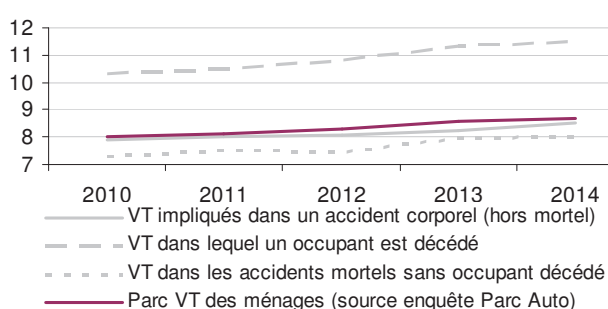
² Maître, E. Le tramway dans l'espace public : entre complication des espaces et complexité des processus de conception, Thèse de Doctorat en aménagement de l'espace, urbanisme, Aix-Marseille Université, 2017

Les accidents selon les caractéristiques des véhicules

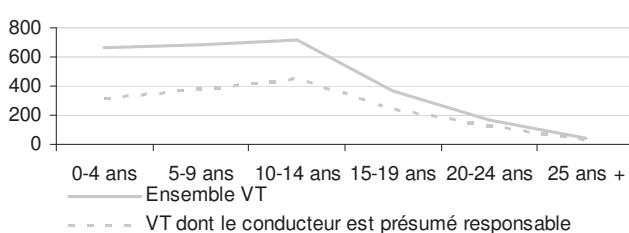
L'âge moyen des VT impliqués dans un accident corporel en 2014² est de 9,8 ans. Il est plus élevé pour les VT dans lesquels un usager est décédé (11,5 ans). Entre 2012 et 2016, la puissance moyenne des VT accidentés est de 101 ch. Les jeunes de 18 à 24 ans ont des véhicules moins puissants (90 ch de puissance moyenne).

Sur 5 ans, la cylindrée moyenne des motos accidentées est de 526 cm³, contre 717 cm³ pour les motos sur lesquelles un usager est décédé.

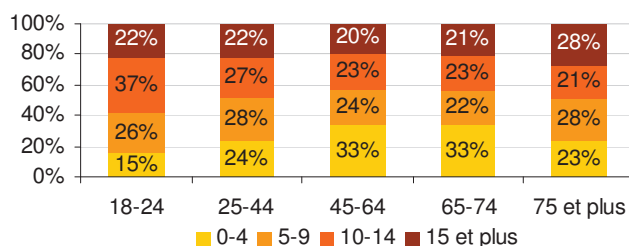
Evolution de l'âge moyen des véhicules de tourisme (VT)



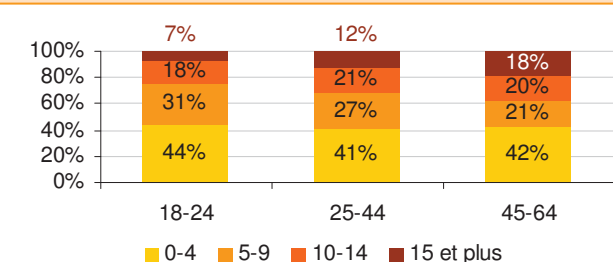
Nombre de VT impliqués dans un accident mortel en 2014 en fonction de leur âge



Répartition des VT impliqués dans un accident mortel en 2014 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



Répartition des motocyclettes impliquées dans un accident mortel entre 2010 et 2014 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



Parc automobile et 2RM des ménages¹

L'âge moyen du parc automobile des ménages en France métropolitaine augmente chaque année, il est de 8,9 ans en 2015. Les véhicules de tourisme de 8 ans et plus constituent 48 % du parc, ceux de 10 ans et plus 37 % et ceux de 14 ans et plus 21 %.

L'âge moyen du parc 2RM des ménages atteint 11 ans en 2015.

Age des véhicules de tourisme (VT) impliqués dans un accident mortel

2 652 VT ont été impliqués en 2014² dans un accident mortel, dont 1 372 dans lesquels une personne est décédée. 1 561 VT avaient un conducteur présumé responsable de l'accident mortel.

L'âge moyen des VT impliqués augmente à l'instar du parc, avec 9,8 ans en 2014 contre 8,9 en 2010. En 2014, l'âge moyen des VT avec un occupant tué s'élevait à 11,5 ans alors qu'il n'était que de 8,0 ans lorsqu'aucun occupant du VT n'était tué. L'âge moyen des VT de présumés responsables était de 10,7 ans.

82 % des VT impliqués avaient une ancienneté de 15 ans ou moins. 59 % des conducteurs de VT entre 18 et 24 ans avaient un véhicule de plus de 10 ans. 28 % des conducteurs de 75 et plus avaient un VT de plus de 15 ans.

Un VT de moins de 10 ans sur deux avait un conducteur présumé responsable, contre deux tiers des VT de plus de 25 ans.

35 % des conducteurs de VT de moins de 5 ans avaient entre 25 et 44 ans. 26 % des VT de 25 ans et plus étaient conduits par une personne de 65 ans et plus.

Age des 2RM impliqués dans un accident mortel entre 2010 et 2014

3 605 2RM ont été impliqués dans les accidents mortels (473 cyclomoteurs et 3 132 motocyclettes). L'âge moyen de l'ensemble des 2RM impliqués dans un accident mortel est de 6,9 ans (3,6 ans pour les cyclomoteurs et 7,3 ans pour les motocyclettes).

Parmi les motocyclettes, 1 910 ont un conducteur présumé responsable de l'accident. L'âge moyen de ces motocyclettes est de 7,4 ans. 72 % des motocyclettes ont une ancienneté de 10 ans et moins, 48 % ont 5 ans et moins.

75 % des 18-24 ans conducteurs de motocyclettes impliquées dans un accident mortel ont un véhicule d'une ancienneté de moins de 10 ans (68 % chez les 25-44 ans et 63 % chez les 45-64 ans).

¹ Enquête Parc auto, TNS Sofres, 2016.

² Suite à un changement du logiciel de la police nationale, les données 2015 et 2016 ne sont pas exploitables.

Code National d'Identification du Type (CNIT)

Le fichier national des accidents corporels de la circulation comprend un champ sur le CNIT du véhicule. Ce champ n'est pas toujours renseigné. Ce code est disponible sur la carte grise du véhicule.

Le CNIT permet de connaître un certain nombre d'informations sur les véhicules (marque, modèle, puissance, masse, cylindrée...).

Caractéristiques des VT accidentés entre 2012 et 2016¹

61 % des 286 339 VT impliqués dans un accident corporel entre 2012 et 2016 ont un CNIT renseigné dans le BAAC (48 % des VT dans lequel une personne est décédée). Ces VT appartiennent à 80 marques différentes.

La puissance moyenne des VT impliqués dans un accident de la route est de 101 ch. Elle est sensiblement supérieure à la puissance moyenne du parc national (79 ch).

Dans les accidents corporels, les jeunes de 18 à 24 ans conduisent des VT de 90 ch en moyenne alors que la puissance moyenne des VT conduits par les 45-64 ans est de 106 ch. 67 % des jeunes de 18-24 ans conduisent un véhicule de moins de 90 ch contre 42 % des 45-64 ans.

Les conducteurs novices impliqués dans les accidents corporels conduisent des VT d'une puissance moyenne de 95 ch. 41 % d'entre eux ont un VT d'une puissance supérieure à 90 ch.

La masse moyenne des VT accidentés est de 1 211 kg, celle des VT dans lequel une personne est décédée est à peine plus légère (1 183 kg). La masse moyenne des VT dans le parc national est de 1 187 kg. 76 % des jeunes de 18 à 24 ans et 72 % des personnes de 75 ans et plus conduisent des VT de moins de 1 250 kg. Les jeunes conduisent des véhicules de masse moyenne 1 114 kg. Les 45-64 ans conduisent de plus gros modèles (1 259 kg en moyenne).

Caractéristiques des motocyclettes entre 2012 et 2016

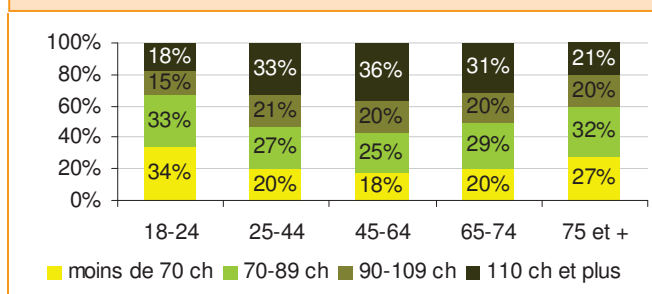
Sur 5 ans, 53 % des 64 944 motocyclettes impliquées dans un accident corporel ont un CNIT renseigné dans le BAAC (39 % des motocyclettes sur lesquelles une personne est décédée).

La cylindrée moyenne des motocyclettes accidentées entre 2012 et 2016 est de 526 cm³, celle des motocyclettes sur lesquelles un usager est décédé est de 717 cm³. La cylindrée des motocyclettes dont le conducteur est présumé responsable de l'accident corporel est peu différente (532 cm³ en moyenne pour les motocyclettes accidentées).

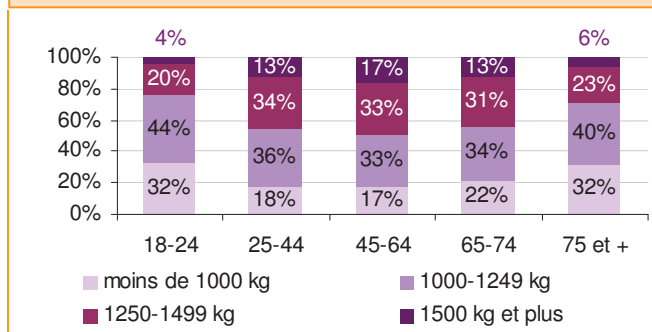
Les jeunes de 18-24 ans ont fréquemment une motocyclette de cylindrée intermédiaire (64 % entre 126 et 799 cm³) alors que les motocyclettes des 45-64 ans présentent une répartition plus contrastée, avec à la fois une forte proportion de faibles cylindrées (42 % de 125 cm³ et moins) et une forte proportion de grosses cylindrées (33 % de 800 cm³ et plus), la catégorie intermédiaire étant nettement moins utilisée (26 % entre 126 et 799 cm³).

¹ Les données sur le parc national viennent du Système d'immatriculation des véhicules, fournies par l'Agence nationale des titres sécurisés.

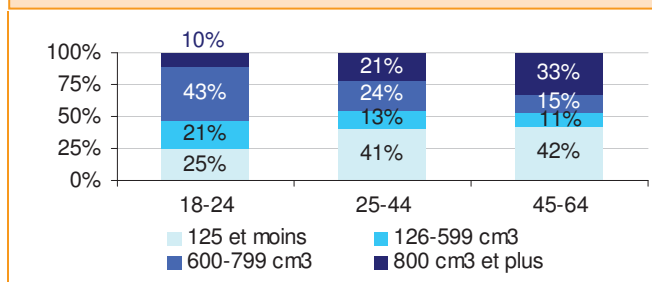
Répartition des VT accidentés selon la puissance et la classe d'âge des conducteurs entre 2012 et 2016



Répartition des VT accidentés selon la masse et la classe d'âge des conducteurs entre 2012 et 2016



Répartition des motocyclettes accidentées selon la cylindrée et la classe d'âge des conducteurs entre 2012 et 2016



Les accidents impliquant un véhicule étranger

Les véhicules étrangers constituent 4 % des véhicules impliqués dans les accidents mortels alors qu'ils représentent 7 % du trafic général.

Sur autoroute, un tiers des poids lourds et autocars impliqués dans un accident sont immatriculés à l'étranger.

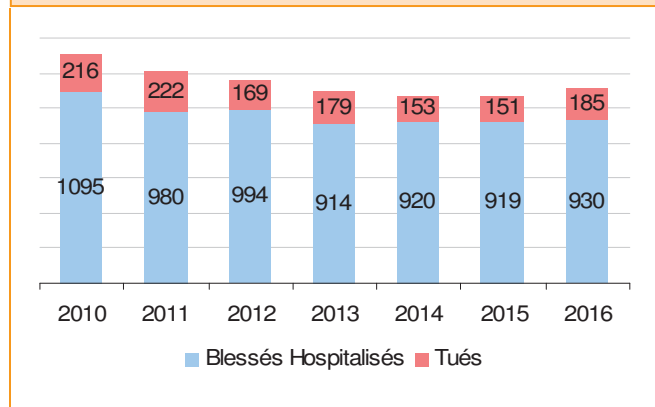
| Accidents | Tués | BH | T/100BH* |
|-----------|------|-----|----------|
| 1 517 | 185 | 930 | 20 |

| Évolution annuelle moyenne du nombre de tués entre... ** | | |
|--|--------------|--------------|
| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
| + 22,5 % | - 2,5 % | - 6,7 % |

* Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule étranger pour 100 blessés hospitalisés (BH)

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger a diminué en moyenne de - 2,5 % par an.

Nombre de personnes tuées ou hospitalisées dans un accident avec un véhicule étranger



Immatriculations des véhicules étrangers impliqués dans un accident corporel en 2016

| | VT | PL+TC | VU | Moto | Autres | Total |
|---------------|-----|-------|-----|------|--------|--------|
| Allemagne | 146 | 25 | 7 | 34 | 2 | 214 |
| Belgique | 120 | 32 | 13 | 22 | 2 | 189 |
| Espagne | 73 | 93 | 9 | 7 | 3 | 185 |
| Pologne | 36 | 66 | 27 | 6 | 1 | 136 |
| Royaume-Uni | 76 | 10 | 9 | 26 | 0 | 121 |
| Suisse | 81 | 2 | 6 | 13 | 4 | 106 |
| Italie | 54 | 21 | 7 | 22 | 2 | 106 |
| Luxembourg | 30 | 9 | 4 | 3 | 56*** | 102*** |
| Pays-Bas | 47 | 25 | 5 | 11 | 0 | 88 |
| Portugal | 34 | 35 | 12 | 4 | 0 | 85 |
| Bulgarie | 18 | 28 | 6 | 0 | 0 | 52 |
| Roumanie | 5 | 38 | 4 | 0 | 0 | 47 |
| Lituanie | 2 | 28 | 0 | 0 | 1 | 31 |
| Monaco | 19 | 0 | 0 | 7 | 0 | 26 |
| Autriche | 10 | 4 | 1 | 5 | 0 | 20 |
| Rép. Tchèque | 4 | 10 | 1 | 0 | 0 | 15 |
| Russie | 7 | 4 | 1 | 2 | 0 | 14 |
| Hongrie | 3 | 7 | 2 | 0 | 0 | 12 |
| Lettonie | 2 | 7 | 0 | 1 | 0 | 10 |
| Suède | 3 | 0 | 1 | 3 | 0 | 7 |
| Maroc | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Irlande | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 5 |
| Danemark | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| Autres Pays * | 13 | 13 | 1 | 4 | 2 | 33 |
| Total | 792 | 461** | 117 | 171 | 73 | 1614 |

* Autres Pays comprend 18 pays différents, associés chacun à trois véhicules au maximum.

** Répartition : 443 PL et 18 TC.

*** dont 55 cyclomoteurs appartenant à des sociétés de livraison rapide et opérant essentiellement dans les grandes agglomérations.

L'immatriculation n'est pas systématiquement renseignée dans le fichier BAAC : en 2016, elle est présente pour neuf véhicules sur dix impliqués dans les accidents corporels, soit environ 83 000 véhicules.

185 personnes ont été tuées en 2016 dans un accident impliquant un **véhicule immatriculé à l'étranger**¹, (5 % de la mortalité). Parmi ces 185 personnes, 44 % étaient des usagers du véhicule étranger.

Alors que le nombre d'accidents corporels avec un véhicule étranger a diminué entre 2015 et 2016, le nombre de décès dans ces accidents a augmenté de + 22,5 %, hausse accentuée par l'accident de Montbeugny (mars 2016) ayant occasionné 12 décès.

Le risque

Les véhicules étrangers sont sous-impliqués dans les accidents : ils ne constituent que 2 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels et 4 % dans les accidents mortels alors que leur part dans le trafic est plus importante. En 2016², elle représentait :

- 7 % du trafic tous véhicules confondus,
- 5 % du trafic des véhicules légers (véhicules particuliers et utilitaires légers),
- 36 % du trafic des poids lourds.

La proportion de véhicules étrangers dans les accidents est toutefois variable selon le type de réseau : 5 % sur autoroute (14 % pour les accidents mortels soit 62 véhicules), 2 % sur routes hors agglomération (3 %) et 1 % en agglomération (1 %).

Selon les pays

En 2016, 8 pays sont répertoriés plus de 100 fois dans les véhicules étrangers impliqués ; ce sont nos plus proches voisins, ainsi que la Pologne. Ces véhicules représentent 71 % des véhicules étrangers et ils ont été impliqués dans 71 % des décès (131 personnes).

La Pologne et l'Espagne sont les immatriculations les plus représentées pour les poids lourds et transports en commun. La Pologne a également le nombre le plus élevé de VU.

Selon le département

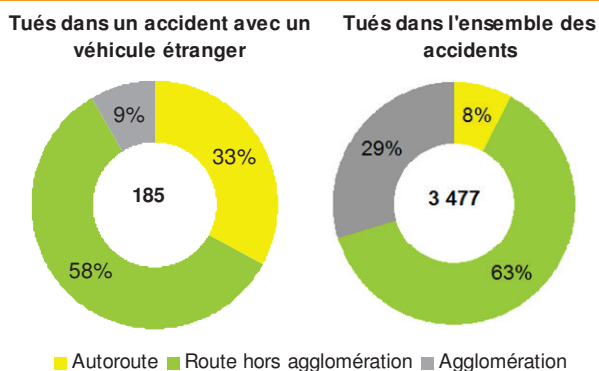
Les 23 départements frontaliers français ont totalisé 42 % de la mortalité dans un accident impliquant un véhicule étranger (78 personnes tuées) et 30 % de l'accidentalité.

Pour ces départements, les accidents impliquant un véhicule étranger représentent 5 % de l'accidentalité et 9 % de la mortalité, ces ratios sont respectivement de 2 % et 4 % pour les départements non frontaliers.

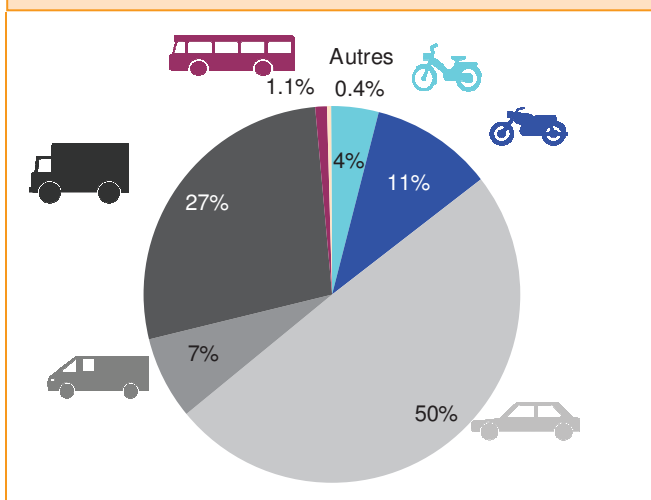
¹ Dans la suite du texte, le terme « véhicule étranger » désigne un véhicule immatriculé à l'étranger.

² Les comptes des transports en 2016, CGDD/SoeS, Juillet 2017.

Répartition des tués dans un accident avec un véhicule étranger selon le milieu



Répartition par catégorie des véhicules étrangers impliqués dans les accidents corporels



Bilan des accidents impliquant un PL ou TC étranger

| Accidents | Tués | BH | T/100BH* |
|-----------|------|-----|----------|
| 435 | 83 | 251 | 33 |

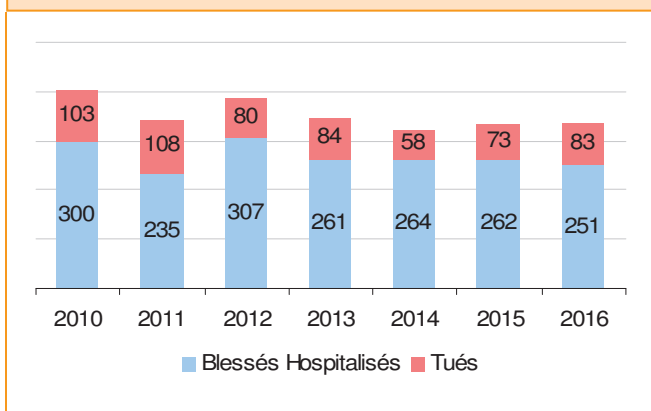
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| + 13,7 % | - 3,5 % | - 2,8 % |

* Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un PL ou un TC étranger pour 100 blessés hospitalisés (BH)

**Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un PL ou TC immatriculé à l'étranger a diminué en moyenne de - 3,5 % par an.

Nombre de personnes tuées ou hospitalisées dans un accident avec un poids lourd ou un transport en commun étranger



Conditions atmosphériques

83 % des personnes tuées dans des accidents avec un véhicule étranger le sont par condition atmosphérique normale. Ce ratio n'est que de 76 % pour l'ensemble des accidents.

Selon le milieu

Sur autoroute, la proportion des personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule étranger est plus élevée que sur les autres réseaux (61 personnes tuées soit 23 % de la mortalité sur autoroute). Cette proportion est de 5 % hors agglomération et de 2 % en agglomération.

Dans les accidents avec un PL ou un TC, 15 % des décès le sont avec ce véhicule immatriculé à l'étranger. Cette proportion est trois fois plus élevée sur autoroute (36 %) que sur route hors agglomération (12 %) ou en agglomération (9 %).

Selon le mode de déplacement

La moitié des véhicules étrangers impliqués dans un accident corporel sont des **véhicules de tourisme**. Un quart sont des poids lourds. Pour les véhicules immatriculés en France, ces proportions sont respectivement de 69 % et 2 %.

Pour les accidents mortels, la part des poids lourds est nettement plus élevée : pour 45 % des personnes tuées dans un accident avec un véhicule étranger, le véhicule étranger est un poids lourd. En 2016, 83 personnes ont été tuées dans un accident avec un poids lourd ou transport en commun étranger, soit 10 de plus qu'en 2015.

Les poids lourds et autocars immatriculés à l'étranger sont sous-représentés dans les accidents puisqu'ils constituent :

- 33 % du trafic PL+TC,
- 13 % des PL et TC impliqués dans les accidents,
- 15% des PL et TC impliqués dans les accidents mortels.

Leur proportion est toutefois variable selon le type de réseau puisqu'ils constituent 31 % des véhicules lourds impliqués sur autoroute, 10 % hors agglomération et 5 % en agglomération.

Les accidents avec un véhicule étranger seul sans piéton ne représentent que 10 % des accidents impliquant des véhicules étrangers et 17 % de la mortalité associée. Sur l'ensemble de l'accidentalité, ces ratios sont respectivement de 20 % et 35 %.

Les infractions

Sur les 16,1 millions d'avis de contravention envoyés en 2016 pour des infractions relevées par le contrôle automatisé, 2,9 millions (soit 18 %) ont été envoyés à l'étranger, en hausse de + 40,5 % par rapport à 2015. Cette hausse fait suite à la mise en place des échanges avec de nouveaux pays partenaires (Espagne, Italie, Pologne).

Les enfants et adolescents

Près de la moitié des enfants (0-13 ans) blessés hospitalisés ou tués sont des piétons et plus d'un tiers sont des usagers de véhicule de tourisme. Près de la moitié des adolescents (14-17 ans) blessés hospitalisés ou tués sont des cyclomotoristes.

| Accidents | Tués 0-17 ans | BH 0-17 ans | T/100BH* |
|-----------|---------------|-------------|----------|
| 9 492 | 204 | 3 556 | 6 |

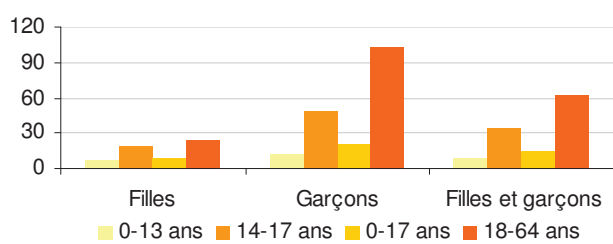
Évolution annuelle moyenne du nombre de 0-17 ans tués entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| - 9,7 % | - 5,7 % | - 8,7 % |

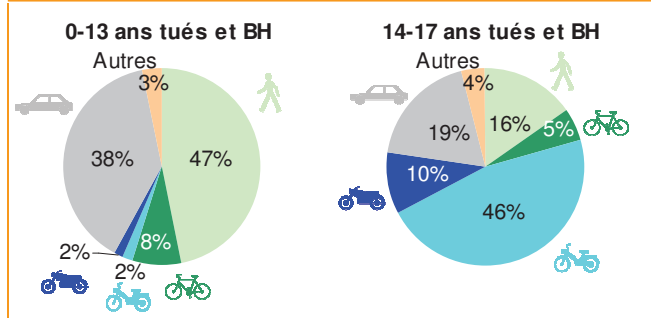
* Nombre de 0-17 ans tués pour 100 blessés hospitalisés (BH)

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de 0-17 ans tués a baissé en moyenne de - 5,7 % par an.

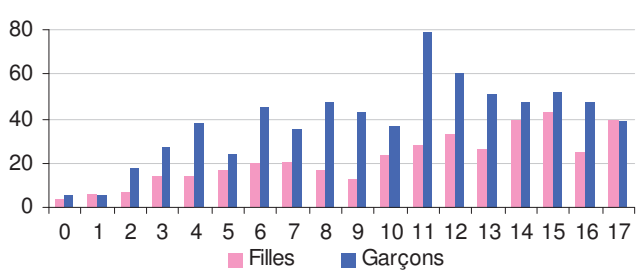
Nombre d'enfants et d'adolescents tués par million d'habitants selon l'âge et le sexe



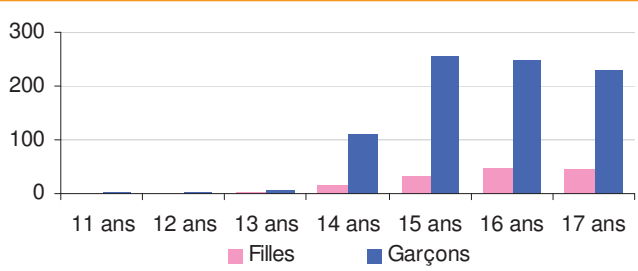
Répartition des enfants et des adolescents tués et blessés hospitalisés selon le mode de déplacement



Nombre de piétons tués ou blessés hospitalisés selon l'âge et le sexe



Nombre de cyclomotoristes tués ou blessés hospitalisés selon l'âge et le sexe



En 2016, 9 492 accidents corporels, soit 17 % de l'ensemble des accidents, impliquent un enfant (0-13 ans) ou un adolescent (14-17 ans). Lors de ces accidents, 204 personnes âgées de 0 à 17 ans ont été tuées, ce qui représente 6 % de la mortalité routière. Parmi elles, 96 avaient moins de 14 ans et 108 entre 14 et 17 ans. 260 adultes ont également été tués dans ces accidents.

Après la hausse observée en 2014 et 2015, le nombre de tués de 0-17 ans redescend pratiquement à son niveau le plus bas, atteint en 2013 (199 tués). Depuis 2010, le nombre de 0-17 ans tués a baissé de - 5,7 % par an en moyenne, une baisse 2,6 fois plus forte que celle observée pour les adultes.

Gravité et risque

Parmi les victimes graves (ensemble des personnes tuées et blessées hospitalisées), la mortalité chez les 0-17 ans est deux fois moins élevée que chez les adultes (5,4 % contre 12,2 %).

On dénombre 14 décès pour un million d'habitants pour les 0-17 ans (9 pour les enfants et 34 pour les adolescents) contre 65 pour les adultes. Le nombre de victimes graves augmente fortement à partir de 14 ans, âge légal pour conduire un cyclomoteur.

68 % des victimes graves de 0-17 ans sont des garçons (plus de 75 % chez les 15-17 ans).

Selon le mode de déplacement

Parmi les 204 enfants ou adolescents tués, 52 conduisaient un véhicule, 111 étaient passagers et 41 étaient piétons. Parmi les 0-13 ans victimes graves, 47 % sont des piétons et 38 % des usagers de véhicules de tourisme alors que parmi les 14-17 ans, 46 % sont des cyclomotoristes.

29 % des 0-17 ans tués ou BH sont des **piétons**. Un pic est présent à 11 et 12 ans chez les garçons (14 et 15 ans chez les filles). On note une augmentation de 14 % des accidentés graves chez les piétons de 14 à 17 ans par rapport à l'année 2015.

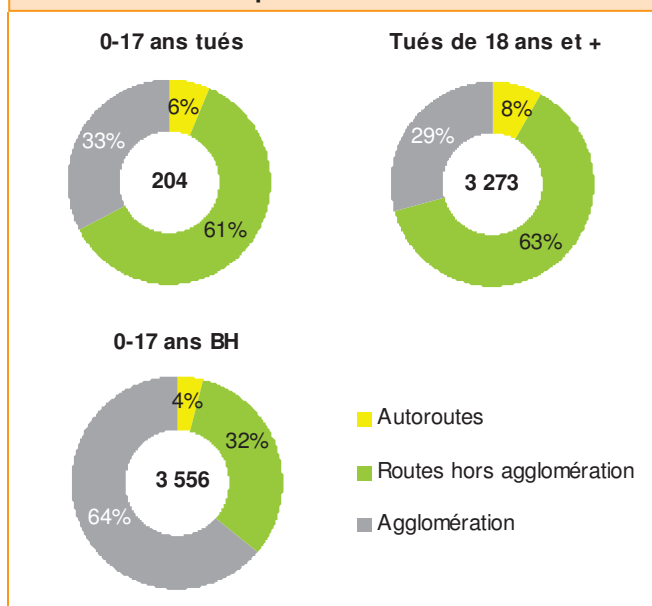
27 % des 0-17 ans victimes graves sont des **cyclomotoristes** (dont 85 % de garçons). Des pics sont observés à 15 et 16 ans chez les garçons et à 16 et 17 ans chez les filles.

27 % des 0-17 ans victimes graves sont des **usagers de véhicules de tourisme**. Un pic est observé à 17 ans (85 victimes graves chez les filles et 81 chez les garçons).

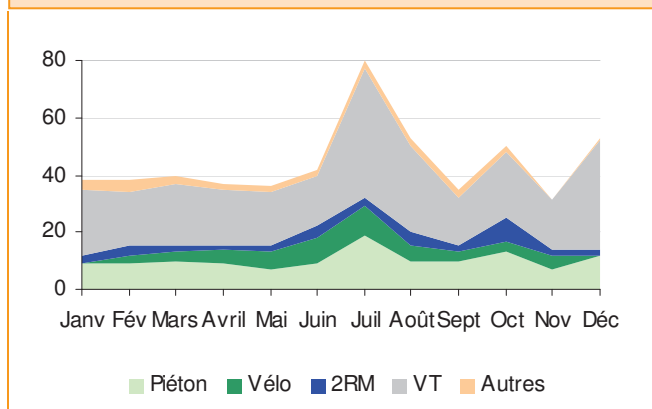
Les équipements de sécurité

10 % des 0-17 ans tués ou blessés hospitalisés à bord d'un véhicule de tourisme ne portaient pas leur **ceinture** (7 % pour les adultes). Ce taux atteint 16 % pour les 15-17 ans. Le **casque** n'était pas porté par 6 % des cyclomotoristes et 6 % des motocyclistes de 0-17 ans victimes graves (respectivement 6 % et 2 % pour les adultes).

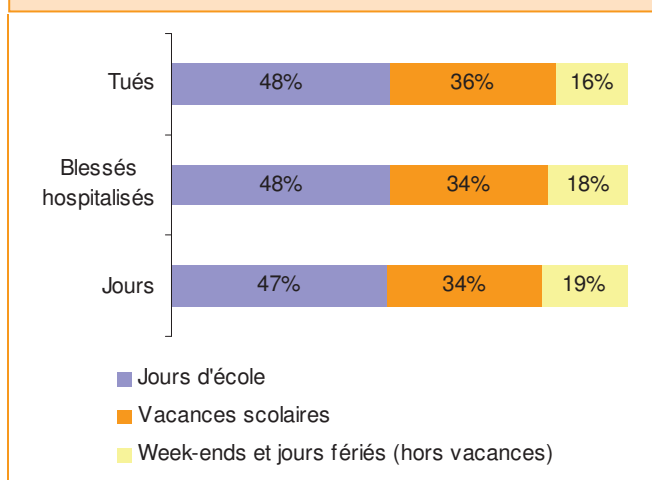
Répartition du nombre d'enfants et d'adolescents tués et blessés hospitalisés selon le milieu



Nombre de 0-14 ans tués sur 2012-2016 selon le mois et le mode de déplacement



Répartition des 0-14 ans tués et blessés hospitalisés et des jours de l'année selon les périodes scolaires



Selon le milieu

Parmi les 0-17 ans tués, 33 % le sont en agglomération (contre 29 % pour les 18 ans et plus), et 67 % le sont sur route hors agglomération ou sur autoroute. A l'inverse les 0-17 ans blessés hospitalisés sont accidentés aux deux tiers en agglomération.

Selon la période

Juillet est le mois le plus meurtrier **pour les jeunes de 0-14 ans** (80 tués entre 2012 et 2016, soit 15 % des décès constatés).

En 2016, 902 victimes graves de 0 à 14 ans sont recensées pendant les jours d'école (173 jours), 643 lors des vacances scolaires (125 jours) et 329 pendant les week-ends et jours fériés hors vacances scolaires (68 jours).

Les piétons¹

Les accidents chez les **piétons âgés de 10 à 15 ans** se produisent principalement sur le trajet domicile-école, en grande majorité le jour, avec un pic le mercredi.

L'enfant effectue souvent **une traversée précipitée** (en général en dehors des passages piétons) qui surprend le conducteur du véhicule (39 % des cas). 31 % des situations mettent en jeu la présence d'un masque à la visibilité (véhicule stationné ou arrêté) et dans 17 % des cas, l'enfant traverse en confiance sur un passage piéton mais la détection par le conducteur est trop tardive.

Dans les trois quarts des cas, l'accident se situe à **moins de 500 m du collège** dans des zones à forte densité de trafic, plutôt lors de la traversée de voies principales. Les transports en commun et les piétons accompagnants (pairs ou adultes) jouent un rôle important, direct ou indirect, dans les accidents piétons des collégiens.

Type de trajet effectué

Près d'un tiers des 0-17 ans victimes graves le sont lors d'un trajet domicile-école ou domicile-travail et deux tiers lors d'un trajet de loisirs (parmi les cas pour lesquels l'information est disponible).

Parmi les 14-17 ans, 18 % des victimes graves le sont lors de trajets domicile-école et 9 % lors de déplacements domicile-travail. Selon une étude sur la **santé des apprentis** en Poitou-Charentes² (adolescents et jeunes adultes), les accidents de trajet concernent plus particulièrement les apprentis en hôtellerie-restauration, cela pouvant être lié à des horaires spécifiques et à la fatigue qui en découle (enquête effectuée en 2010).

¹ Projet PAAM, *Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité*, Ifsttar, 2015.

² *La santé des apprentis de Poitou-Charentes – Diagnostic santé*, Observatoire régional de la santé Poitou-Charentes, juin 2013.

Les conducteurs novices

58 % des conducteurs novices tués ont entre 18 et 24 ans. 70 % des conducteurs novices de véhicule de tourisme étaient présumés responsables.

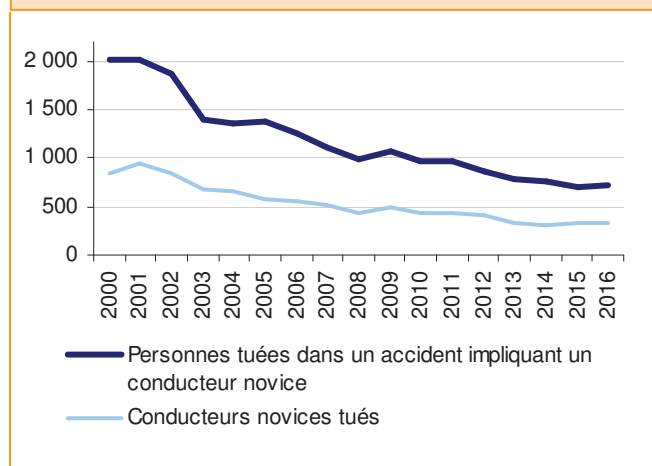
| Accidents impliquant un conducteur novice | Tués dans ces accidents | BH dans ces accidents | T/100BH* dans ces accidents |
|---|-------------------------|-----------------------|-----------------------------|
| 13 012 | 718 | 6 377 | 11 |

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice entre...**

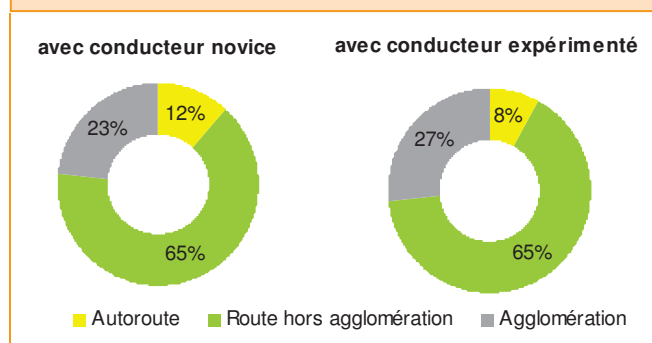
| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| + 2,6 % | - 4,9 % | - 7,0 % |

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessées hospitalisées (BH)
** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de personnes tuées a baissé en moyenne de - 4,9 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice



Mortalité selon le milieu dans les accidents et l'expérience du conducteur



Les conducteurs novices désignent ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à deux ans¹.

En 2016, 13 012 accidents corporels impliquent au moins un conducteur novice, soit 23 % de l'ensemble des accidents.

718 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 21 % de la mortalité routière. Parmi ces 718 personnes tuées, 325 sont des conducteurs novices et 393 d'autres usagers.

Entre 2000 et 2010, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice a baissé très nettement de - 52 % (- 7 % par an en moyenne). Entre 2010 et 2016, cette baisse est de - 26 % (- 4,9 % par an). Par contre, entre 2015 et 2016, ce nombre a augmenté de + 2,6 %. Entre 2010 et 2016, la baisse du nombre de décès dans un accident impliquant un conducteur novice est trois fois plus forte que celle associée aux autres accidents, qui, pour leur part, enregistrent une baisse moyenne annuelle de - 1,5 %.

Entre 2000 et 2016, la mortalité des conducteurs novices baisse régulièrement de - 5,8 % par an en moyenne.

Gravité

La gravité des accidents impliquant un conducteur novice (11 tués pour 100 BH) est inférieure à celle des autres accidents (13 tués pour 100 BH).

Estimation du risque

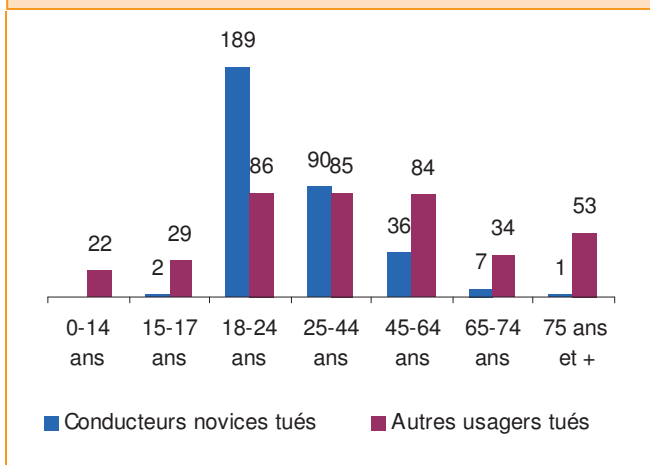
Les conducteurs novices sont davantage susceptibles d'avoir des accidents en raison de leur manque d'expérience de la conduite et de leur jeunesse.

Le risque d'être tué pour un automobiliste novice (détenteur d'un permis B depuis moins de deux ans), rapporté au nombre de kilomètres parcourus, est le triple de celui d'un conducteur « expérimenté ».

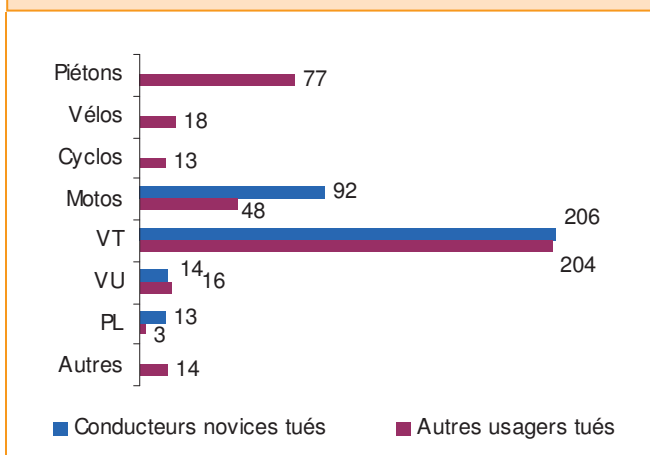
| | Conducteurs tués ayant un permis de moins de deux ans | | | | | | TOTAL | Ensemble des conducteurs tués | % / aux conducteurs de la catégorie |
|-----------------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|-------------------------------|-------------------------------------|
| | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | | | |
| Motocyclettes | 2 | 35 | 34 | 20 | 1 | 0 | 92 | 582 | 16% |
| Véhicules de tourisme | 0 | 144 | 49 | 6 | 6 | 1 | 206 | 1 313 | 16% |
| Véhicules utilitaires | 0 | 8 | 5 | 1 | 0 | 0 | 14 | 90 | 16% |
| Poids lourds | 0 | 2 | 2 | 9 | 0 | 0 | 13 | 52 | 25% |

¹ Les catégories considérées sont les motocyclettes, les véhicules de tourisme, les véhicules utilitaires, les camions et les véhicules de transport en commun car ces véhicules nécessitent obligatoirement l'obtention d'un permis pour les utiliser sur une voie ouverte à la circulation publique.

Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice selon l'âge



Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice selon le mode de déplacement



Nombre de conducteurs novices selon leur responsabilité présumée dans les accidents mortels

| | Conducteurs novices Responsabilité présumée | | Conducteurs expérimentés | |
|-----------------------|--|------------|-------------------------------|-------------------------------|
| | Oui | Non | Part de responsables présumés | Part de responsables présumés |
| Motocyclettes | 72 | 41 | 64% | 55% |
| Véhicules de tourisme | 294 | 127 | 70% | 57% |
| Véhicules utilitaires | 30 | 18 | 63% | 47% |
| Poids lourds | 29 | 78 | 27% | 29% |
| Autres | 13 | 19 | 41% | 41% |
| TOTAL | 438 | 283 | 61% | 52% |

Selon l'âge

Parmi les conducteurs novices tués, 58 % ont entre 18 ans et 24 ans et 28 % entre 25 ans et 44 ans.

Selon le mode de déplacement

Parmi les conducteurs novices tués, 63 % sont des automobilistes et 28 % des motocyclistes.

Parmi les autres usagers tués dans un accident impliquant un conducteur novice, la répartition est différente : 52 % d'automobilistes, 20 % de piétons et 12 % de motocyclistes.

Lorsqu'un automobiliste novice est impliqué dans l'accident, les personnes tuées sont à 50 % des 18 à 24 ans et à 23 % des 25 à 44 ans. Lorsqu'un motocycliste novice est présent, 30 % des personnes tuées ont entre 18 et 24 ans et 38 % entre 25 et 44 ans.

Selon le milieu

65 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice le sont hors agglomération et 12 % sur autoroute, contre respectivement 65 % et 8 % dans les accidents sans conducteur novice.

Autres thèmes

L'inexpérience de la conduite se traduit par une responsabilité présumée des conducteurs novices dans les accidents mortels plus élevée que dans le cas des conducteurs expérimentés (61 % contre 52 %). Pour les conducteurs de véhicules de tourisme, cet écart est encore plus significatif : 70 % contre 57 %.

20 % des conducteurs novices impliqués dans un accident mortel en 2016 ont un taux d'alcoolémie supérieure à 0,5 g/l. Cette part est un peu plus forte que celle observée chez l'ensemble des autres conducteurs (16 %), mais moins forte globalement que chez l'ensemble des 18-24 ans (24 %) ou des 25-34 ans (25 %), le permis probatoire et sa faible allocation de points devant jouer un rôle dissuasif, complété désormais par le nouveau seuil à 0,2 g/l.

En 2016, 830 055 personnes ont obtenu le permis B (véhicule de tourisme) dont 197 144 via l'apprentissage anticipé de la conduite. 119 426 personnes ont obtenu le permis A, A1 ou A2 (motocyclette). En moyenne, sur les cinq dernières années, 7 accidents mortels par an ont impliqué un conducteur en formation, dont 4 en conduite accompagnée. En 2016, il y a eu 4 accidents mortels lors d'apprentissage de la conduite en auto-école et 4 en conduite accompagnée. Selon l'Inrets¹, l'expérience de la conduite ne se stabilise qu'après 3 ou 4 ans de pratique.

¹ Vague 3 de l'enquête MARC : enquête sur la mobilité, le risque, les attitudes et les comportements des jeunes conducteurs, INRETS, août 2005.

Les jeunes adultes (18-24 ans)

Pour les jeunes adultes, le risque d'être tué ramené à la population est le double de ce qu'il est pour les autres classes d'âge. Les jeunes adultes sont aussi plus souvent tués la nuit et en fin de semaine.

| Accidents avec un jeune adulte impliqué | Jeunes adultes Tués | Tués dans acc. avec jeune adulte conducteur | Jeune adulte BH | BH dans acc. avec jeune adulte conducteur | T/100BH* |
|---|---------------------|---|-----------------|---|----------|
| 18 061 | 597 | 877 | 4 956 | 7 808 | 12 |

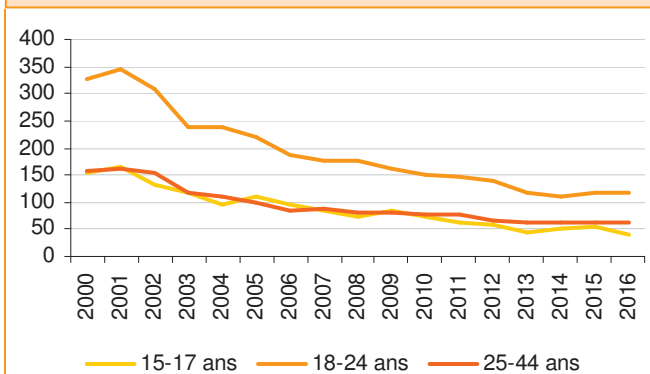
Evolution annuelle moyenne du nombre de jeunes adultes tués entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| - 3,6 % | - 5,4 % | - 7,2 % |

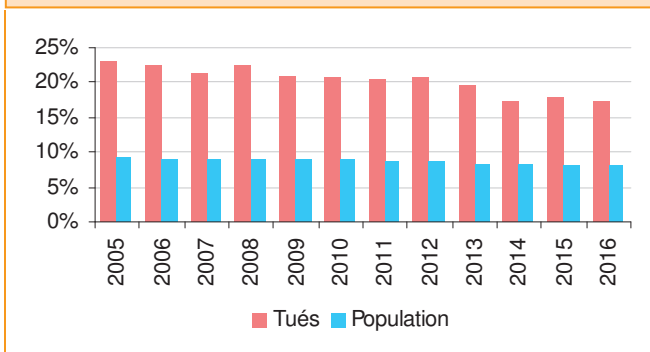
* Nombre de jeunes adultes tués pour 100 jeunes adultes blessés hospitalisés (BH).

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de jeunes adultes tués a diminué en moyenne de - 5,4 % par an.

Evolution du nombre de tués par million d'habitants

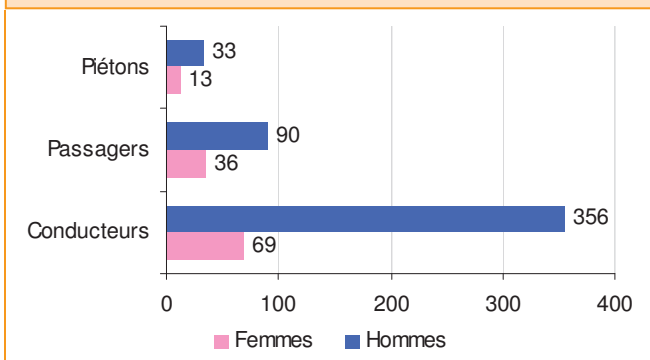


Part des jeunes adultes parmi les tués et parmi la population



Exemple de lecture : en 2010, les jeunes adultes représentent 21 % des tués et 9 % de la population

Mortalité des jeunes adultes selon le sexe et la place dans le véhicule



En 2016, 597 jeunes adultes (jeunes âgés de 18 à 24 ans) ont été tués.

Après une baisse régulière de - 8 % en moyenne par an entre 2004 et 2014, le nombre de jeunes adultes tués avait augmenté de + 6,4 % entre 2014 et 2015. Il repart à la baisse de - 3,6 % entre 2015 et 2016. En définitive, la baisse entre 2010 et 2016 est plus forte pour les jeunes adultes (- 28 %) que pour la mortalité générale (- 13 %). En 2016, 18 061 accidents corporels ont impliqué un jeune adulte, soit 31 % de l'ensemble des accidents.

La gravité

La gravité des blessures des jeunes adultes est similaire à la moyenne de celle des autres classes d'âge. On enregistre 4 956 jeunes adultes hospitalisés, soit un ratio de 12 jeunes adultes tués pour 100 blessés hospitalisés. Ce ratio est de 13 pour les victimes appartenant aux autres classes d'âge.

Estimation du risque

En 2016, le nombre de personnes tuées par million d'habitants est de 116 pour les jeunes adultes, soit plus du double de celui du reste de la population (48). C'est la classe d'âge pour laquelle le risque est le plus élevé. Les jeunes adultes constituent 17 % des personnes tuées : c'est deux fois plus que leur part dans la population (8 %), même si cet écart se réduit un peu au fil des années (en 2010 ces proportions étaient respectivement de 21 % et 9 %). La mortalité routière est la première cause de mortalité chez les jeunes adultes, loin devant les suicides et les autres mortalités accidentelles¹. Elle concerne beaucoup plus les hommes que les femmes : 84 % des conducteurs tués, 71 % des passagers tués et 73 % des piétons tués sont des hommes.

La prise de risque ou l'adoption des bons comportements est influencée par les parents et les pairs.

Selon le milieu

La répartition des jeunes adultes tués entre les différents milieux (agglomération, routes hors agglomération, autoroutes) est proche de celle des autres classes d'âge.

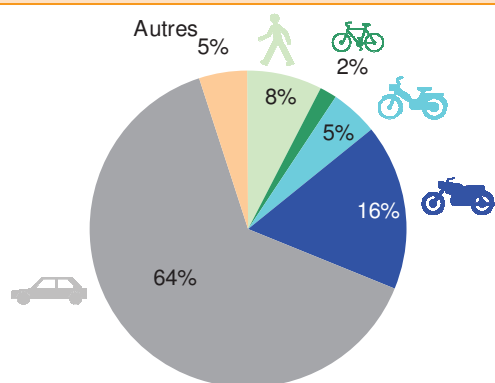
Pour les jeunes adultes, la part des décès sur route hors agglomération est légèrement plus forte (68 % contre 62 %), et celle des décès en agglomération légèrement plus faible (26 % contre 30 %).

Les conflits

Les 597 jeunes adultes tués l'ont été dans 561 accidents. Dans 54 % de ces accidents, un seul véhicule est impliqué. C'est proche du ratio pour l'ensemble des accidents mortels (52 %).

¹ Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2014, Source Inserm-CépiDc.

Répartition des jeunes adultes tués selon le mode de déplacement



| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | Autres | Total |
|------|--------|------|-------|-------|-------|--------|-------|
| Tués | 46 | 11 | 30 | 98 | 382 | 30 | 597 |
| BH | 333 | 118 | 605 | 1 005 | 2 685 | 210 | 4 956 |

Selon le mode de déplacement

Les jeunes adultes se tuent pour les deux tiers en véhicule de tourisme : 382 personnes décédées en 2016 (22 % de la mortalité automobiliste) dont 272 conducteurs et 110 passagers. Parmi les 98 jeunes adultes décédés en motocyclette (16 % de la mortalité motocycliste), 91 étaient conducteurs et 7 passagers. La part des piétons chez les jeunes adultes tués (8 %) est très inférieure à celle observée dans la mortalité générale (16 %).

Les jeunes adultes tués usagers de véhicules sont pour 23 % des passagers, proportion plus élevée que chez les plus de 24 ans (14 %).

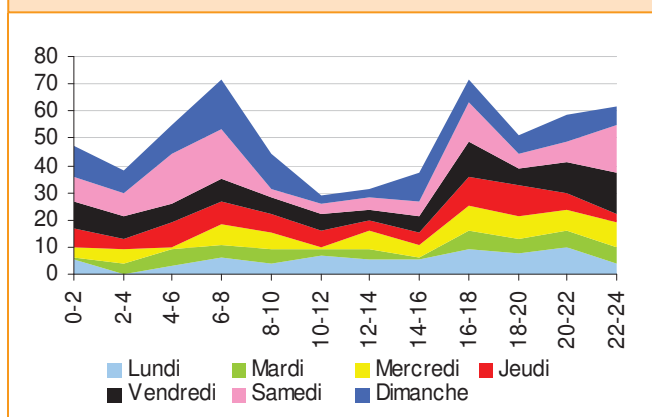
La proportion de femmes chez les jeunes adultes tués est de 20 % contre 25 % pour leurs aînées. Cette différence s'explique par la présence plus importante de tués piétons et passagers femmes chez les plus âgés.

Temporalité

La mortalité des jeunes adultes est particulièrement marquée en fin de semaine : le nombre moyen de personnes tuées par jour est 1,6 fois plus élevé du vendredi au dimanche que du lundi au jeudi. Ce ratio n'est que de 1,2 pour la mortalité générale. En 2016, par rapport à 2015, on compte 17 décès en moins d'un jeune adulte le samedi et 15 le dimanche.

La mortalité routière des jeunes adultes survient pour 56 % la nuit, contre 36 % pour les plus de 24 ans. 337 jeunes adultes sont décédés la nuit, ils représentent 24 % de la mortalité de nuit.

Nombre de jeunes adultes tués selon le jour et l'heure



Les jeunes adultes conducteurs

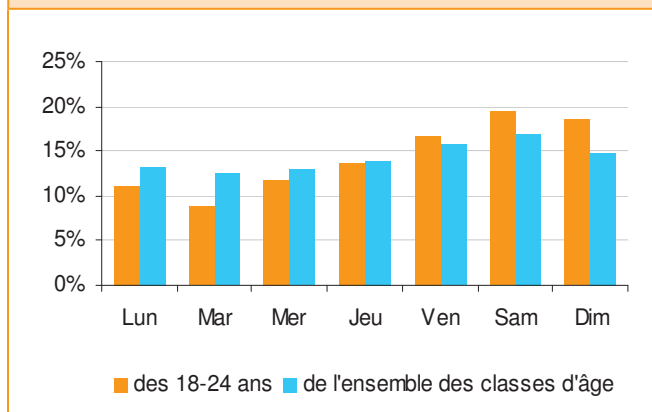
Les jeunes adultes constituent 18 % de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident corporel. 15 900 accidents (28 % des accidents) ont impliqué un conducteur jeune adulte. Ils ont occasionné 877 tués (25 % de la mortalité routière de l'année) et 7 808 blessés hospitalisés (29 %).

Parmi les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans les accidents, les jeunes adultes sont plus fréquemment **présumés responsables** que les conducteurs de plus de 24 ans : dans les accidents mortels, la proportion de conducteurs présumés responsables est de 71 % chez les jeunes adultes contre 59 % chez les plus de 24 ans.

Parmi les conducteurs de véhicules de tourisme âgés d'au moins 18 ans, les jeunes adultes sont beaucoup plus susceptibles d'avoir un **accident sans tiers** que leurs aînées. Ils constituent en effet 17 % des conducteurs de VT impliqués dans un accident avec tiers, piéton ou autre véhicule, mais 32 % de ceux impliqués dans un accident sans tiers.

La proportion de conducteurs avec une alcoolémie positive impliqués dans les accidents est de 7,5 % chez les jeunes adultes, contre 6 % chez les plus de 24 ans.

Répartition journalière de la mortalité hebdomadaire



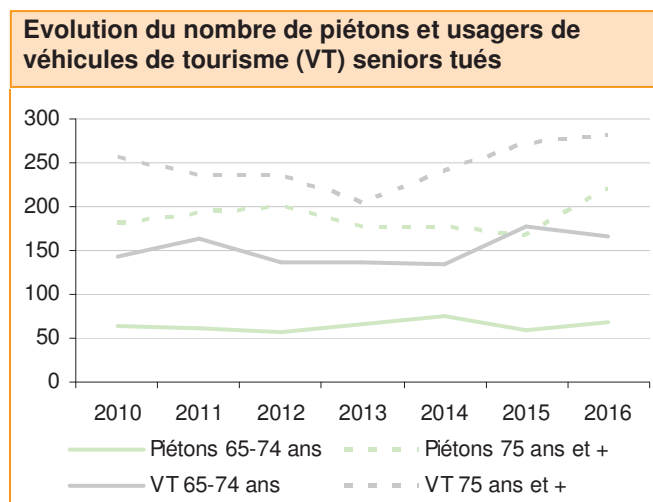
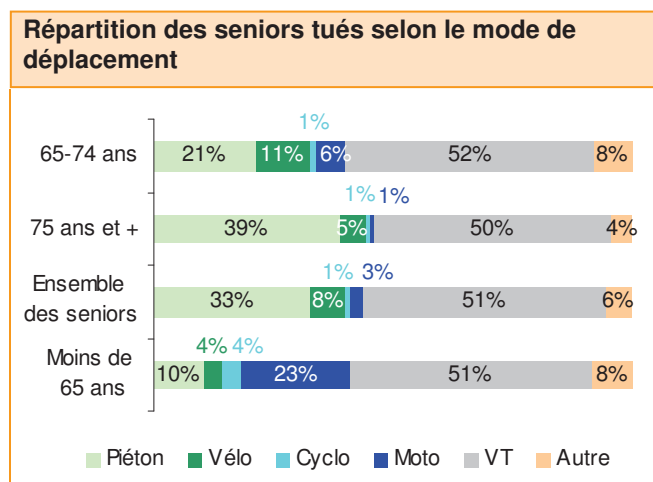
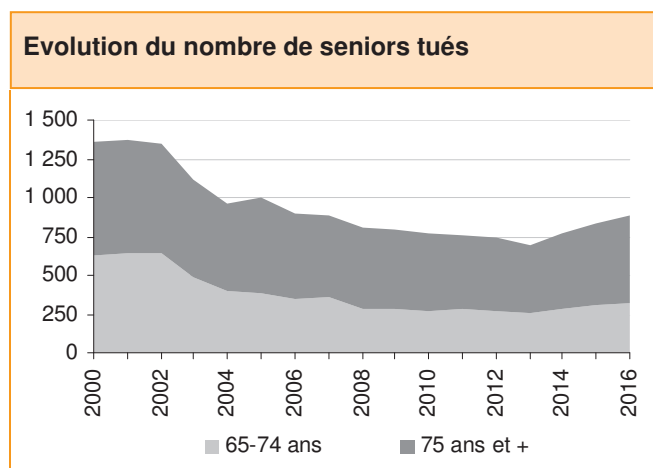
Les seniors

Le nombre de tués seniors (65 ans et plus) augmente de + 9 % par an depuis trois ans. Le risque et la gravité sont nettement plus élevés pour les seniors, particulièrement pour les 75 ans et plus. Les piétons de 75 ans et plus constituent un enjeu spécifique en ville.

| Accidents | Tués seniors | BH seniors | T/100BH* |
|---|--------------|--------------|----------|
| 10 901 | 886 | 3 788 | 23 |
| Évolution annuelle moyenne du nombre de seniors tués entre...** | | | |
| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 | |
| + 6,6 % | + 2,5 % | - 5,6 % | |

* Nombre de seniors tués pour 100 blessés hospitalisés (BH)

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de seniors tués a augmenté en moyenne de 2,5 % par an.



En 2016, 886 seniors ont été tués dans un accident de la route, dont 320 âgés de 65 à 74 ans et 566 de 75 ans ou plus. Les seniors représentent 25 % des personnes tuées, alors qu'ils constituent 19 % de la population, et 11 % de l'ensemble des victimes des accidents.

Jusqu'en 2013, le nombre de tués seniors baissait. Depuis 2013, **il a augmenté en moyenne de + 9 % par an** alors que celui des tués de moins de 65 ans est resté stable. Cette hausse est plus forte que celle de leur population (+ 3 % par an en moyenne).

La gravité

Une **gravité élevée** marque les accidents seniors : parmi les victimes seniors, on compte 23 personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés, contre 11 pour les personnes de moins de 65 ans. Cette gravité est **nettement plus élevée parmi les 75 ans et plus** que parmi les 65-74 ans (respectivement 29 et 18 personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés). Cette gravité est constatée autant en et hors agglomération, et quel que soit le mode de déplacement.

Le risque

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre **un sur-risque pour les seniors de 75 ans et plus** : 95 personnes de 75 ans et plus tuées par million d'habitants en 2016, contre 51 pour les 65-74 ans et 50 pour les moins de 65 ans.

Ce sur-risque est d'autant plus élevé que la durée moyenne des déplacements quotidiens baisse avec l'âge¹ : elle est de 50 minutes pour les 60-74 ans et de 28 minutes pour les 75 ans et plus.

Selon le mode de déplacement

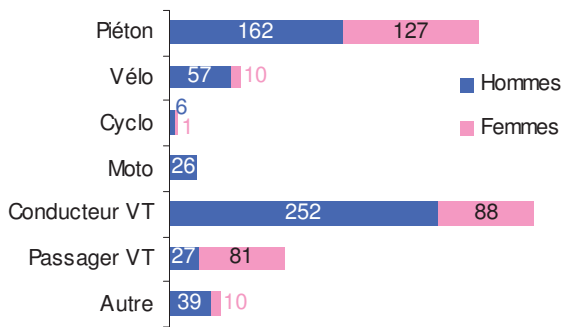
La part des usagers de véhicules de tourisme dans la mortalité des seniors (51 %) est identique à celle des moins de 65 ans. En revanche, **la part de la mortalité piétonne est nettement plus élevée chez les seniors** (33 % des personnes tuées) que chez les moins de 65 ans (10 % des personnes tuées). **Elle est plus élevée pour les seniors de 75 ans et plus** (39 %) que pour les 65-74 ans (21 %).

La hausse globale entre 2015 et 2016 de + 7 % des seniors tués masque des disparités selon le mode :

- le nombre de seniors usagers de véhicules de tourisme tués stagne (- 11 tués de 65-74 ans et + 9 tués de 75 ans et plus) ;
- **le nombre de piétons seniors tués augmente de + 26 %** (+ 60 piétons tués) ; pour les 75 ans et plus, il passe de 169 à 221 (+ 52 piétons tués) ;
- **le nombre de cyclistes seniors tués augmente de + 31 %** (16 cyclistes tués en plus) ;
- le nombre de seniors tués en transports en commun passe de 36 en 2015 (accident de Puissequin) à 2 en 2016.

¹ Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain, rapport d'étude, Cerema, juin 2016.

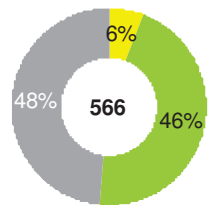
Répartition des seniors tués selon le sexe et le mode de déplacement



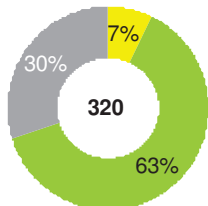
Répartition des personnes tuées selon le milieu

Tous modes

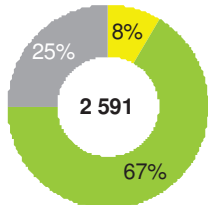
Tués de 75 ans et +



Tués de 65-74 ans

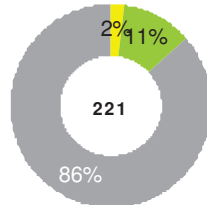


Tués de - de 65 ans

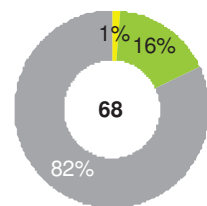


Piétons

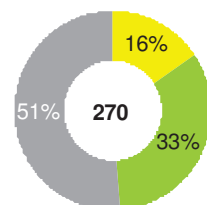
Tués de 75 ans et +



Tués de 65-74 ans

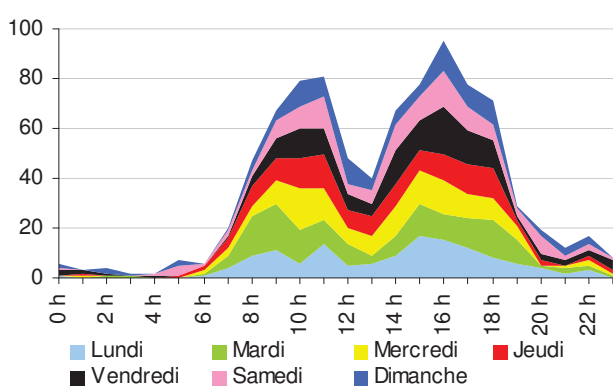


Tués de - de 65 ans



■ Autoroute ■ Route hors agglomération ■ Agglomération

Répartition des seniors tués selon le jour et l'heure



Hommes et femmes

Bien que les hommes restent majoritaires dans la mortalité des seniors, la proportion de femmes y est plus élevée (36 %) que parmi les moins de 65 ans (20 %). Ceci tient en partie à leur part plus importante dans la population (57 %). Les femmes constituent presque la moitié (44 %) des piétons seniors tués et 75 % des passagers de véhicules de tourisme seniors tués.

Selon le milieu

La répartition du nombre de personnes tuées de 65 à 74 ans entre les milieux en et hors agglomération est proche de celle des moins de 65 ans, contrairement aux seniors de 75 ans et plus.

48 % des 75 ans et plus tués le sont en ville, contre 25 % pour les moins de 65 ans. Cet écart est avant tout lié au mode piéton, surreprésenté (39 %) dans la mortalité des 75 ans et plus.

Les écarts observés entre classes d'âges varient selon les modes de déplacements :

- les seniors tués en véhicule de tourisme le sont dans 85 % des cas hors agglomération (y compris sur autoroute), comme les moins de 65 ans ;
- en revanche **les piétons de 75 ans et plus le sont à 86 % en ville**, contre 51 % pour les moins de 65 ans (et 82 % pour les 65-74 ans).

Selon le jour et l'heure

Les samedis et dimanches sont les jours comptant le moins de seniors tués (24 % au total), alors que ce sont les jours comptant le plus de personnes de moins de 65 ans tuées (34 %).

Le nombre de seniors tués selon l'heure présente des **pics marqués de 10 h à 12 h et de 15 h à 18 h**. Pour les moins de 65 ans, les pics sont moins marqués et observés plutôt de 7 h à 9 h et de 15 h à 19 h.

La proportion de personnes tuées la nuit est plus faible pour les seniors, notamment pour les 75 ans et plus (22 %), que pour les moins de 65 ans (47 %).

Prévenir les effets du vieillissement

Des actions de prévention et de formation peuvent aider les seniors à compenser certains effets du vieillissement et ainsi améliorer leur sécurité lors de leurs déplacements. Des recherches sont notamment menées sur l'entraînement à la traversée de rue pour les piétons âgés¹ et sur l'entraînement cognitif pour une conduite sécuritaire². Après 80 ans, la part de conducteurs seniors responsables de leur accident corporel est plus forte que chez les jeunes.

¹ Maillot P. et al, *Training the elderly in pedestrian safety: Transfer effect between two virtual reality simulation devices*. Accident Analysis and Prevention 99, 2017.

² Hay M. et al, *L'entraînement cognitif permet-il d'accroître la sécurité des conducteurs de 70 ans et plus ? 28^{èmes} entretiens Jacques Cartier*, Bruxelles, Belgique, 25-26 novembre 2015.

Les autoroutes

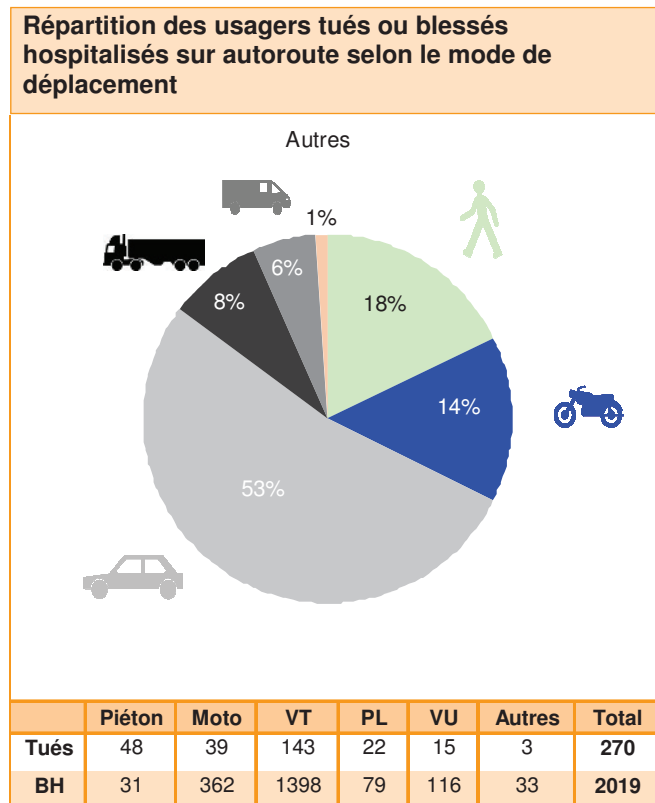
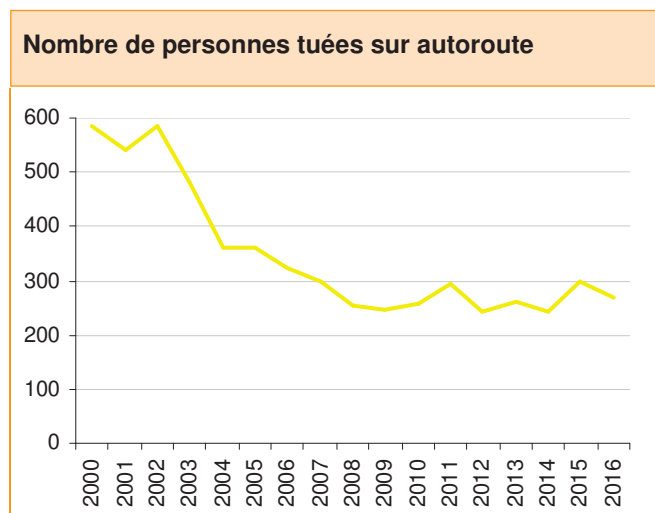
Sur autoroute, une personne tuée sur trois l'est dans un accident sans tiers, et près d'une sur cinq est un piéton.

| Accidents | Tués | BH | T/100BH* |
|-----------|------|-------|----------|
| 5 745 | 270 | 2 019 | 13 |

Évolution annuelle moyenne du nombre de tués sur autoroute entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| - 9,4 % | + 0,9 % | - 7,9 % |

* Nombre de tués pour 100 blessés hospitalisés (BH) sur autoroutes
 ** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de tués sur autoroute a augmenté en moyenne de 0,9 % par an.



En 2016, 270 personnes ont été tuées sur autoroute, soit 28 de moins qu'en 2015. Les autoroutes regroupent 8 % de la mortalité routière. Par rapport à 2015, la mortalité sur autoroute a baissé de - 9 % (après toutefois une hausse de + 23 % en 2015) alors qu'elle a augmenté de + 1,4 % sur les autres réseaux. Depuis 2008, on constate une certaine stabilité de la mortalité sur autoroute autour de 250 personnes tuées par an (excepté deux pics en 2011 et 2015) alors que le trafic a augmenté de 11 %.

En 2016, 5 745 accidents corporels ont été enregistrés sur autoroute, soit 10 % de l'ensemble des accidents. Il s'agit du plus grand nombre d'accidents corporels relevés depuis 2007 (5 905). Les nombres d'accidents et de blessés hospitalisés augmentent ainsi respectivement de + 10 % et + 1,3 % par rapport à 2015.

Estimation du risque d'être tué sur autoroute

En 2016, 1,8 personnes ont été tuées par milliard de kilomètres parcouru sur autoroute, alors que ce ratio est de 5,8 pour l'ensemble des réseaux. Outre l'interdiction aux usagers vulnérables, cette différence s'explique par les caractéristiques de conception de ces infrastructures qui préviennent, dans la mesure du possible, les chocs frontaux et les accidents liés aux carrefours.

Selon l'âge des usagers

En 2016, les usagers de 25-34 ans tués sur autoroute représentent 20 % des tués toutes classes d'âge confondues. Les plus fortes baisses du nombre d'automobilistes tués sur autoroute en 2016 par rapport à 2015 concernent les classes d'âge 18-24 ans (- 16 tués) et 35-44 ans (- 19 tués). Les autres classes d'âge sont stables ou progressent légèrement : 196 tués en 2016 contre 189 en 2015.

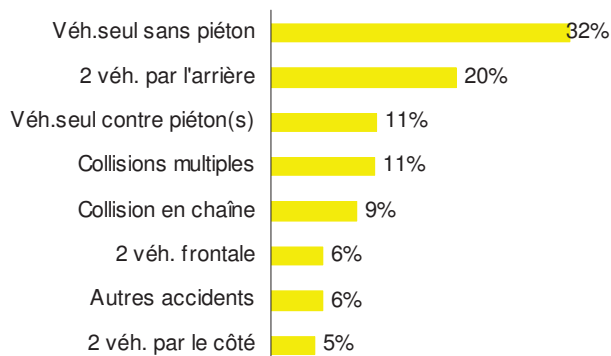
Selon le mode de déplacement

Sur autoroute, plus de la moitié des personnes tuées sont des automobilistes. Les piétons représentent 18 % des décès. Avec 48 piétons tués en 2016, les chiffres élevés de 2014 et 2015 (44 et 48) sont confirmés et marquent une rupture avec la stabilité autour de 25 observée depuis 2006. Sur le réseau concédé, 68 % des piétons tués sur la période 2012-2016 étaient issus d'un véhicule en panne, arrêté ou accidenté, et 27 % étaient d'origine extérieure à l'autoroute¹.

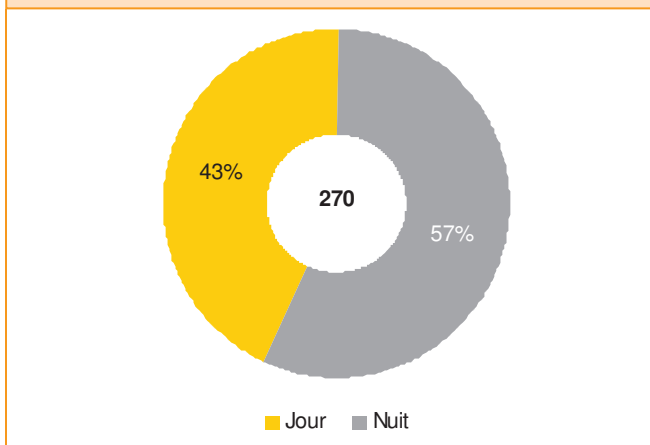
Un tiers des personnes tuées sur autoroute le sont dans un accident impliquant un poids lourd, ces derniers étant impliqués dans 35 % des accidents mortels. Seul le nombre de tués automobilistes a baissé significativement en 2016 (- 26 tués soit - 15 %).

¹ Analyse des accidents mortels et corporels - Année 2016, ASFA, 2017.

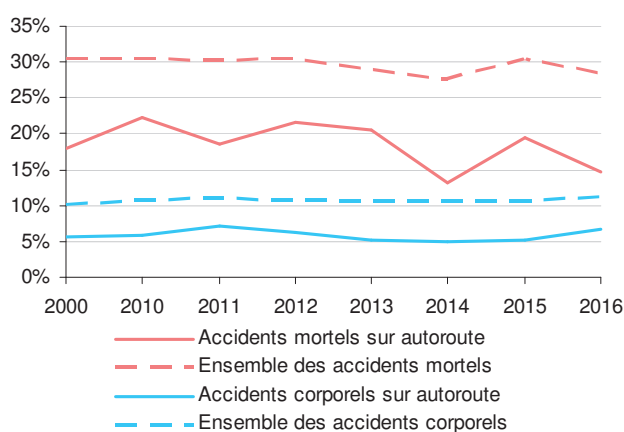
Proportion de personnes tuées sur les autoroutes selon le type de collision : 270 tués en 2016



Proportion de personnes tuées sur les autoroutes selon la luminosité



Proportion d'accidents avec alcool, sur autoroute et sur l'ensemble des réseaux routiers



Accidents du personnel autoroutier

48 % des accidents sont dus à l'inattention des conducteurs, 18 % à la somnolence, et 14 % aux manœuvres dangereuses.

57 % des véhicules heurtant sont des PL, alors qu'ils ne représentent que 14 % du trafic : leur présence principalement sur voie de droite les rend proche des intervenants et des balisages. En 10 ans, 8 intervenants ont été tués, 36 BH.

Source : Analyse des accidents du personnel en intervention, ASFA

Selon les conflits

Une personne tuée sur trois sur autoroute l'est dans un accident sans tiers et une sur cinq l'est dans une collision à deux véhicules par l'arrière.

Le nombre de personnes tuées dans les collisions à trois véhicules ou plus est en baisse en 2016 par rapport à 2015 (- 20 décès soit - 26 %) alors que le nombre de personnes tuées dans les collisions à deux véhicules est stable sur cette même période.

Selon la temporalité

Le nombre de personnes tuées sur autoroute varie de 11 à 31 selon le mois. Très variables selon les années, les maxima sont observés, en 2016, en mai et novembre (31 tués), et les minima en août et février (resp. 11 et 12 tués). Il s'agit du mois d'août de plus faible mortalité depuis 2000.

Depuis 2000, sur autoroute, le vendredi est le jour où l'on dénombre le plus d'accidents, et en moyenne, les vendredis, samedis et dimanches concentrent la moitié des personnes tuées. Néanmoins, en 2016, la mortalité le dimanche est à un niveau peu élevé avec 38 décès, plus faible valeur depuis 2010.

Sur ce réseau plus circulé la nuit que d'autres réseaux, 57 % des personnes tuées en 2016 le sont la nuit, contre 39 % sur routes hors agglomération. Parmi les 48 piétons tués sur autoroute, 41 l'ont été de nuit, de même que plus de la moitié des piétons blessés hospitalisés (19 sur 31).

Facteurs d'accidents mortels

Les principaux facteurs d'accidents mortels sur autoroute sont la vitesse, la perte de vigilance, et l'ensemble alcool-drogues-médicaments.

Sur les autoroutes concédées, entre 2012 et 2016¹, le facteur « **vitesse** excessive ou inadaptée aux circonstances » a été identifié dans 33 % des accidents mortels.

Les longues distances parcourues sur autoroute peuvent être plus propices à la somnolence. Sur les autoroutes concédées, la **somnolence** ou la fatigue sont relevées dans 25 % des accidents mortels de la période 2012-2016. La moitié des accidents mortels associés à ce facteur sont survenus de jour. Les créneaux horaires 4h-8h et 14h-17h concentrent à eux seuls la moitié des accidents mortels liés à la somnolence (respectivement 36 % et 16 %).

L'**alcool** est moins présent dans les accidents sur autoroute que sur les autres réseaux. La proportion d'accidents mortels avec alcool, parmi ceux dont l'alcoolémie est connue, y est de 15 % en 2016, contre 30 % sur les autres réseaux. La moyenne sur autoroute sur la période 2000-2015 est de 20 %.

¹ Analyse des accidents mortels et corporels - Année 2016, ASFA, 2017.

Les routes hors agglomération

63 % des personnes tuées en France le sont sur routes hors agglomération. Quatre tués sur dix le sont dans des accidents sans tiers.

| Accidents | Tués | BH | T/100BH* |
|-----------|-------|--------|----------|
| 14 601 | 2 188 | 11 560 | 19 |

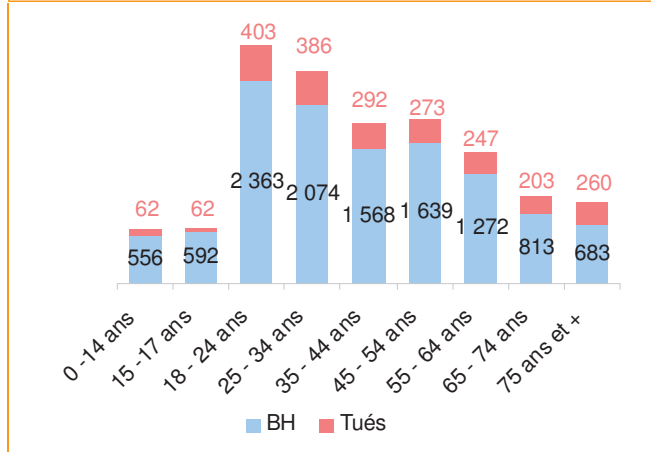
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués sur routes hors agglomération entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| + 0,6 % | - 2,9 % | - 6,9 % |

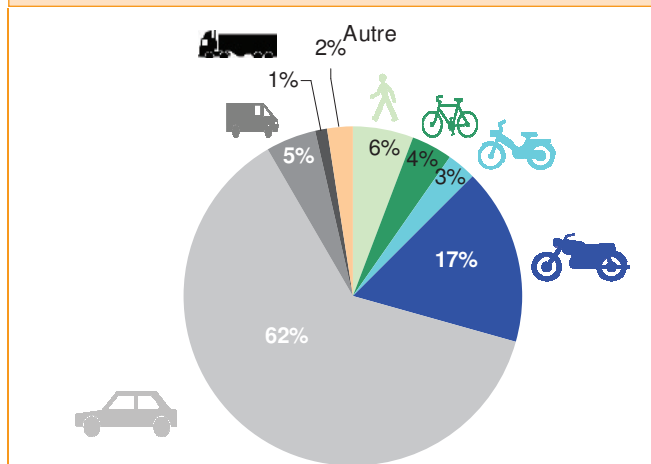
* Nombre de tués pour 100 blessés hospitalisés (BH) sur les routes hors agglomération

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de tués a diminué en moyenne de - 2,9 % par an.

Nombre d'usagers tués ou blessés hospitalisés (BH) sur routes hors agglomération selon la classe d'âge



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



| | Piéton | Bicyclette | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | Autres |
|------|--------|------------|-------|------|------|-----|-----|--------|
| Tués | 126 | 85 | 61 | 372 | 1362 | 102 | 28 | 52 |
| BH | 381 | 452 | 626 | 2225 | 7029 | 497 | 141 | 209 |

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

En 2016, 2 188 personnes ont été tuées sur routes hors agglomération soit 63 % de la mortalité routière. Ceci représente une augmentation de + 0,6 % par rapport à 2015 ; entre 2010 et 2016, la mortalité hors agglomération a baissé de - 16 % (- 2,9 % par an contre - 1,2 % par an sur les autres réseaux).

Entre 2000 et 2010, cette mortalité avait baissé de - 51 %, de manière équivalente aux autres réseaux.

Selon le type de route

Les routes bidirectionnelles, généralement limitées à 90 km/h, concentrent 87 % de la mortalité sur routes hors agglomération (1 911 personnes), soit 55 % de l'ensemble de la mortalité routière.

Sur les 2 188 personnes tuées, 1 771 l'ont été sur routes départementales, 258 sur routes nationales, 159 sur voies communales ou autres.

Selon l'âge des usagers

Sur routes hors agglomération, depuis 2010, quatre personnes tuées sur dix ont entre 18 et 34 ans (36 % en 2016).

Entre 2015 et 2016, alors que la mortalité routière sur routes hors agglomération a évolué légèrement à la hausse, on constate :

- une baisse nette (- 22 %) du nombre de personnes tuées entre 15 et 17 ans, soit 17 vies épargnées,
- une baisse (- 8 %) du nombre de personnes de 75 ans et plus, soit 22 vies épargnées,
- une hausse (+ 9 %) du nombre de personnes tuées entre 35 et 64 ans, soit 68 décès de plus qu'en 2015.

Entre 2010 et 2016, la mortalité des 65-74 ans sur routes hors agglomération a augmenté de + 27 % (+ 43 tués) contre + 13 % sur les autres réseaux. Ce constat est encore plus marqué pour les blessés hospitalisés : + 33 % (+ 202 BH) hors agglomération contre + 16 % sur les autres réseaux.

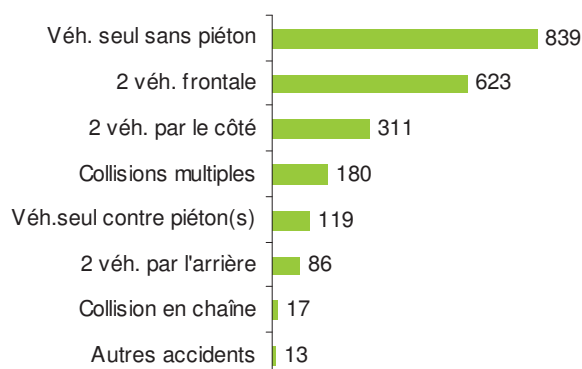
Selon le mode de déplacement

1 362 automobilistes et 372 motocyclistes ont été tués sur les routes hors agglomération en 2016. Ils représentent 79 % de la mortalité sur ces routes.

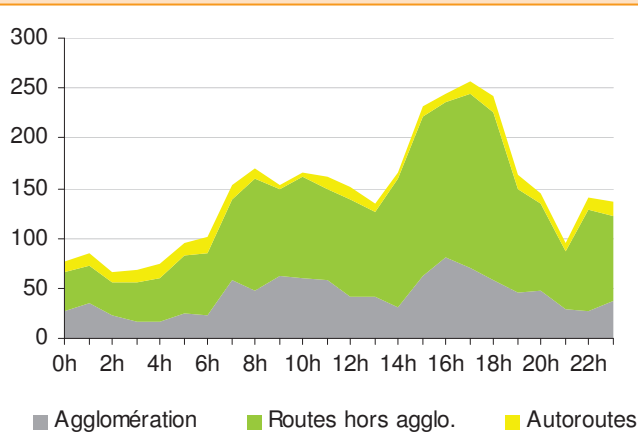
Entre 2015 et 2016, la mortalité routière présente des évolutions contrastées suivant les catégories d'usagers ; on observe notamment une hausse de + 15 % chez les piétons (+ 16 tués) et une baisse de - 21 % chez les cyclomotoristes (- 16 tués).

Depuis 2010, la mortalité des automobilistes a baissé de - 18 % et celle des motocyclistes de - 6 %, mais c'est la catégorie des cyclomotoristes qui est la plus en progrès avec une baisse de - 51 %.

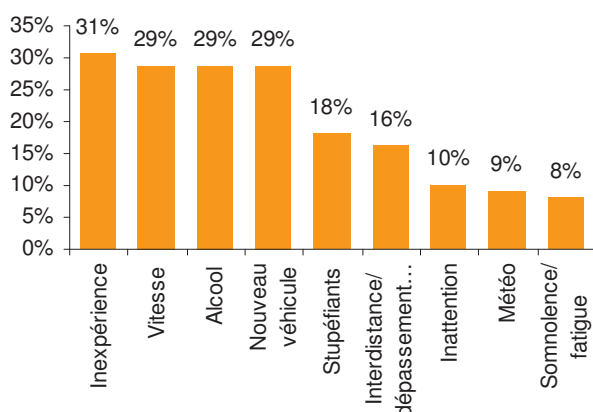
Nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération selon le type de collision



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



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



Exemple de lecture : dans 29 % des accidents mortels étudiés, le caractère nouveau du véhicule a été un facteur à l'origine de l'accident. Source : étude Cerema en Haute-Normandie entre 2009 et 2010¹.

Selon les conflits

En 2016, sur les routes hors agglomération, prédominent les accidents sans tiers (38 % des personnes tuées, un taux bien supérieur à la moyenne européenne) et les chocs entre deux véhicules (28 % pour chocs frontaux et 14 % pour chocs par le côté). 5 % de la mortalité se produit dans un accident de véhicule seul contre un piéton. La moitié des piétons tués hors aggro n'a pas 45 ans.

Entre 2015 et 2016, la mortalité des accidents sans tiers a baissé de - 5 % (- 43 tués), mais celle des accidents avec chocs multiples a augmenté de + 22 % (+ 33 tués).

Selon la temporalité

Les quatre mois de juillet à octobre sont les plus mortels avec 39 % de la mortalité totale en 2016.

La moitié des personnes tuées le sont un vendredi, samedi ou dimanche. Au niveau de la répartition horaire, la tranche 14h-20h (25 % de la journée) concentre 40 % de la mortalité.

La mortalité en 2016 intervient à 61 % de jour et à 39 % de nuit. Par rapport à 2010, la mortalité a baissé plus fortement de nuit (- 25 % soit 282 vies épargnées) que de jour (- 9 % soit 133 vies épargnées).

L'alcool

La présence d'alcool à un taux illégal est plus fréquemment constatée dans les accidents sur routes hors agglomération que sur les autres réseaux. Sur la période 2010-2016, la présence d'alcool est relevée dans 32 % des accidents mortels sur routes hors agglomération contre 25 % sur les autres réseaux. Ces proportions sont respectivement de 18 % et 8 % pour les accidents corporels.

Facteurs d'accidents mortels¹

Sur les routes hors agglomération, 3 à 4 facteurs d'accidents mortels impliquant des véhicules de tourisme peuvent être présents concomitamment :

- la vitesse, souvent comme facteur déclencheur et pratiquement toujours comme facteur aggravant ;
- l'alcool, souvent associé, sur les routes secondaires, à d'autres facteurs ou circonstances aggravantes comme le non-port de la ceinture de sécurité sur des déplacements courts ;
- l'inexpérience de la conduite sur ce type de route, notamment dans les courbes ;
- la détention récente du véhicule (moins de 6 mois) qui peut se traduire par un défaut de maîtrise des organes de conduite (frein et direction).

Le choc contre un obstacle présent au bord des routes (arbre, poteau, tête de buse, etc.) est un facteur aggravant dans 36 % des cas.

¹ Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2010, Cerema, juin 2013.

Les routes et rues en agglomération

L'accidentalité en agglomération représente 2 accidents corporels sur 3, une personne tuée sur 3 et un blessé hospitalisé (BH) sur 2.

En agglomération, 2 personnes tuées sur 3 sont des usagers vulnérables. La mortalité dans les agglos de 100 000 à 300 000 habitants ne cesse de croître depuis 2010, + 9 % en moyenne par an.

| Accidents | Tués | BH | T/100BH* |
|-----------|-------|--------|----------|
| 37 176 | 1 019 | 13 608 | 7 |

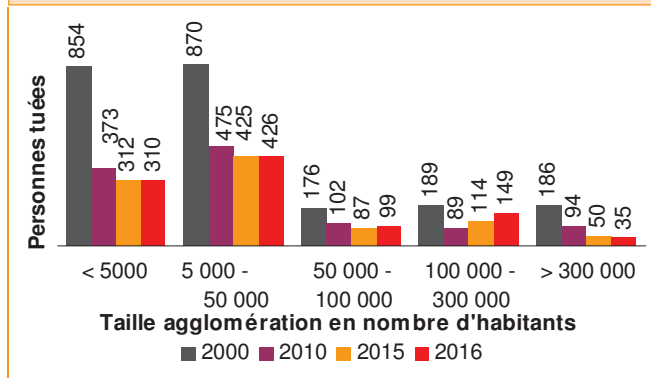
Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées sur les routes et rues en agglomération entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| + 3,1 % | - 1,8 % | - 6,7 % |

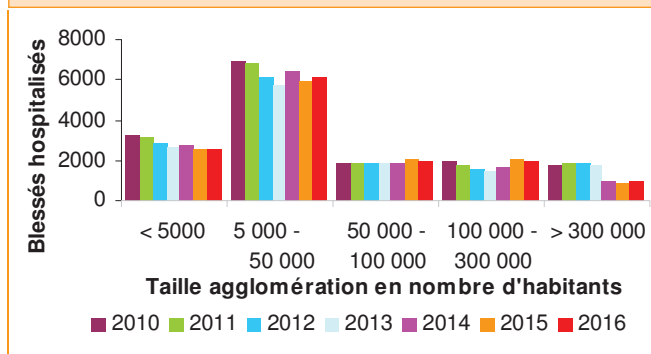
* Nombre de tués pour 100 blessés hospitalisés (BH) sur les routes et rues en agglomération

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de personnes tuées sur les routes et rues en agglomération a baissé en moyenne de - 1,8 % par an.

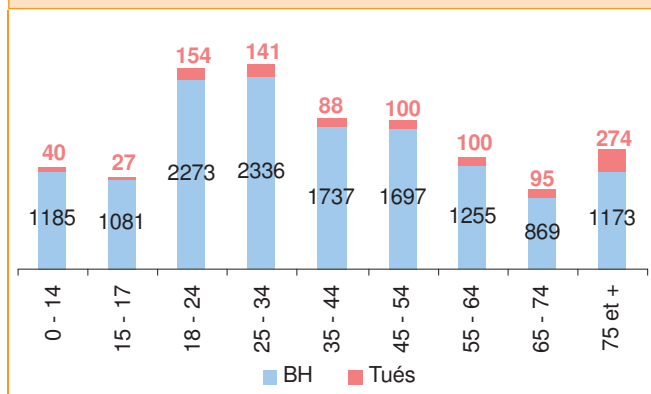
Évolution du nombre de personnes tuées en agglomération selon la taille de l'agglomération



Évolution du nombre de blessés hospitalisés en agglomération selon la taille de l'agglomération



Nombre de personnes tuées ou blessées hospitalisées (BH) en agglomération par classe d'âge



En 2016, 1 019 personnes ont été tuées dans un accident en agglomération¹. Cela représente 29 % de la mortalité routière.

Entre 2000 et 2010, le nombre de décès en agglomération a nettement baissé (- 7 % par an). Depuis 2010, la baisse est plus faible (- 2 % par an entre 2010 et 2016) notamment du fait de la hausse de + 7 % (+ 62 tués) entre 2013 et 2014 et de celle de + 3 % (+ 31 tués) entre 2015 et 2016.

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

30 % des personnes tuées en agglomération le sont en agglomérations de moins de 5 000 habitants et 72 % le sont en agglomérations de moins de 50 000 habitants.

De manière générale, la gravité diminue quand la taille de l'agglomération augmente. On compte 9 personnes tuées et 75 blessés hospitalisés pour 100 accidents dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants, contre 2 personnes tuées et 24 blessés hospitalisés pour 100 accidents dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Dans les agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants, le nombre de décès est en forte augmentation depuis 2010 (+ 9 % par an).

Estimation du risque

Considérant le temps de trajet, un usager de deux-roues motorisé a 60 fois plus de risque d'être hospitalisé qu'un automobiliste, un cycliste 3 fois plus, alors qu'un piéton a un risque légèrement inférieur².

Selon l'âge

Avec 274 personnes tuées, les 75 ans et plus représentent 27 % de la mortalité en agglomération (contre 12 % hors agglomération). En 2016, on constate une hausse de + 29% sur cette tranche d'âge soit + 62 tués.

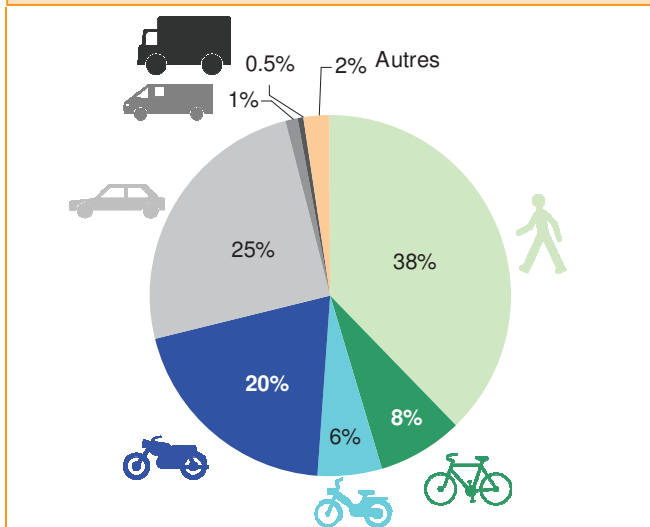
Les classes d'âge comportant le nombre de blessés hospitalisés le plus élevé sont 18-24 ans et 25-34 ans. La classe d'âge des 15-17 ans, ne comportant que 3 années, est aussi fortement concernée.

Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés augmente avec l'âge : il est de 3 pour les moins de 17 ans, de 6 pour les 18-44 ans, de 11 pour les 65-74 ans et de 23 pour les 75 ans et plus.

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

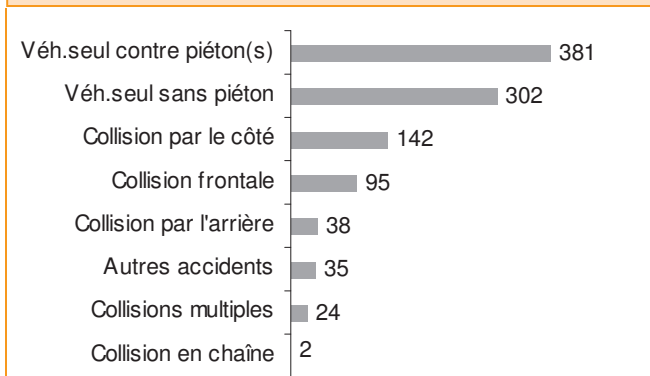
² Emmanuel Amoros et al., *Accidentalité à vélo et exposition aux risques (AVER) : Risque de traumatisme selon quatre types d'usagers*, Ifsttar, Août 2012.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement



| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | Autres | Total |
|------|--------|------|-------|------|------|-----|----|--------|-------|
| Tués | 385 | 77 | 60 | 202 | 255 | 13 | 5 | 22 | 1019 |
| BH | 3877 | 1003 | 1921 | 2975 | 3463 | 139 | 35 | 195 | 13608 |

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le type de collision



Source : Nantes métropole

Selon le mode de déplacement

71 % des personnes tuées et 72 % des blessés hospitalisés en agglomération sont des usagers vulnérables (contre 29 % et 32 % hors agglomération). Entre 2000 et 2016, la mortalité des usagers vulnérables en agglomération baisse moins que celle des autres usagers (- 44 % contre - 70 %).

Les usagers vulnérables représentent une part plus élevée dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants (83 % des personnes tuées et 70 % des blessés hospitalisés) que dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants (respectivement 59 % et 64 %).

Selon le type de collision

Deux types de collision concentrent les deux tiers de la mortalité urbaine : les accidents avec piéton (37 %) et ceux à un véhicule seul sans piéton (30 %). Ces proportions varient fortement selon la taille de l'agglomération notamment pour les accidents avec piétons : 17 % de tués pour les agglomérations de plus de 300 000 habitants contre 48 % pour celles de 20 000 à 50 000 habitants.

Selon la temporalité

En 2016, le mois de décembre compte le plus de tués en agglomération (112) et le mois de mars en compte le moins (67). Après la forte baisse de 2015 (67 tués), en 2016 le mois de septembre est redevenu avec 99 décès un mois « fort » en termes de mortalité (104 en moyenne sur 2010-2014).

Depuis 2000, les vendredis, samedis et dimanches concentrent ensemble la moitié du nombre de personnes tuées en agglomération. C'est un peu moins marqué (44 %) en 2016, notamment du fait d'une réduction du nombre de décès le dimanche, qui est de manière exceptionnelle cette année le jour de plus faible mortalité. En agglomération, un accident sur trois et un décès sur trois interviennent de nuit.

La tranche horaire 15h-19h concentre un quart des personnes tuées (26 %) en agglomération.

Facteurs d'accidents mortels

En agglomération, 5 facteurs principaux sont recensés (sans être spécifiques de ce milieu) :

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

Les accidents contre obstacles fixes

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

| Accidents | Tués, usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe | BH, usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe | T/100BH* |
|-----------|--|--|----------|
| 11 129 | 1 174 | 5 909 | 20 |

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

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2000 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| - 8,1 % | - 4,1 % | - 6,3 % |

* Nombre d'usagers tués pour 100 blessés hospitalisés (BH) dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe.

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre d'usagers tués dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe a diminué en moyenne de - 4,1 % par an.

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

| | En agglo | Hors agglo | Auto- routes | Tous réseaux | |
|---|------------|------------|-----------------|--------------|-------------|
| | | | | Nb | % |
| Part dans la mortalité routière selon le milieu | 30% | 35% | 40% | - | 34% |
| Total tous obstacles fixes | 302 | 765 | 107 | 1174 | 100% |

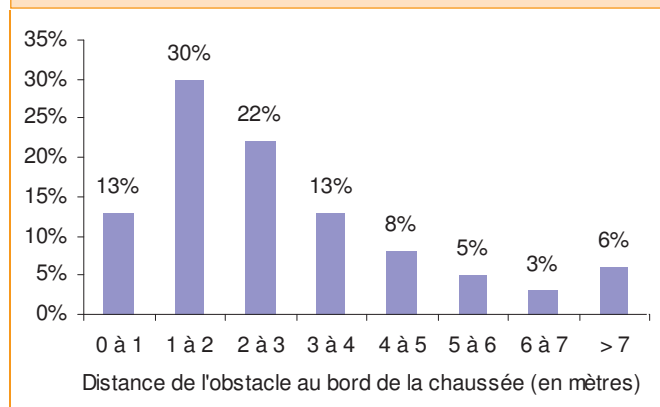
qui se déclinent en :

| | En agglo | Hors agglo | Auto- routes | Tous réseaux Nb | Tous réseaux % |
|--|------------|------------|-----------------|--------------------|-------------------|
| Arbre | 64 | 310 | 4 | 378 | 32% |
| Support de signalisation, Poste d'appel d'urgence | 2 | 9 | 2 | 13 | 1% |
| Poteau | 37 | 70 | 0 | 107 | 9% |
| Mobilier urbain | 7 | 3 | 0 | 10 | 1% |
| Îlot, refuge ou borne | 5 | 9 | 1 | 15 | 1% |
| Total obstacles "amovibles" | 115 | 401 | 7 | 523 | 45% |

| | En agglo | Hors agglo | Auto- routes | Tous réseaux Nb | Tous réseaux % |
|--------------------------------|------------|------------|-----------------|--------------------|-------------------|
| Bordure de trottoir | 25 | 5 | 0 | 30 | 3% |
| Mur ou pile de pont | 67 | 54 | 9 | 130 | 11% |
| Parapet | 1 | 10 | 0 | 11 | 1% |
| Fossé, talus ou paroi rocheuse | 15 | 185 | 19 | 219 | 19% |
| Autre obstacle sur chaussée | 15 | 11 | 1 | 27 | 2% |
| Autre obstacle sur trottoir | 15 | 12 | 0 | 27 | 2% |
| Véhicule en stationnement | 26 | 15 | 11 | 52 | 4% |
| Total autres obstacles | 164 | 292 | 40 | 496 | 42% |

| | En agglo | Hors agglo | Auto- routes | Tous réseaux Nb | Tous réseaux % |
|-------------------------------------|-----------|------------|-----------------|--------------------|-------------------|
| Glissière métallique | 8 | 59 | 41 | 108 | 9% |
| Glissière en béton | 7 | 9 | 17 | 33 | 3% |
| Autre glissière | 8 | 4 | 2 | 14 | 1% |
| Total dispositifs de retenue | 23 | 72 | 60 | 155 | 13% |

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



Source : Cerema NC

Un « obstacle fixe » désigne tout objet en bord de route susceptible d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'une sortie de route d'un véhicule. En 2016, un choc contre obstacle fixe a été relevé dans 11 129 accidents corporels et 1 174 usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe ont été tués (34 % de la mortalité routière et 40 % de la mortalité des usagers de véhicules). Depuis 2010, le nombre d'usagers tués dans les véhicules ayant heurté un obstacle fixe a plus fortement diminué que la mortalité générale (- 22 % contre - 13 %).

Dans un tiers des accidents de véhicule seul sans piéton, le véhicule heurte un obstacle fixe. Ces accidents représentent 84 % de la mortalité des accidents de véhicule seul sans piéton.

Selon le type d'obstacle

Les cinq types d'obstacles fixes les plus heurtés regroupent 84 % de la mortalité dans les accidents contre obstacles. Il s'agit :

- des **arbres** : 32 % des décès lors d'accidents contre obstacles fixes,
- des **fossés, talus ou parois rocheuses** : 19 %,
- des **murs et des piles de ponts** : 11 %,
- des **poteaux** : 9 %,
- des **dispositifs de retenue** (glissières de sécurité) : 13 %.

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

Selon le milieu

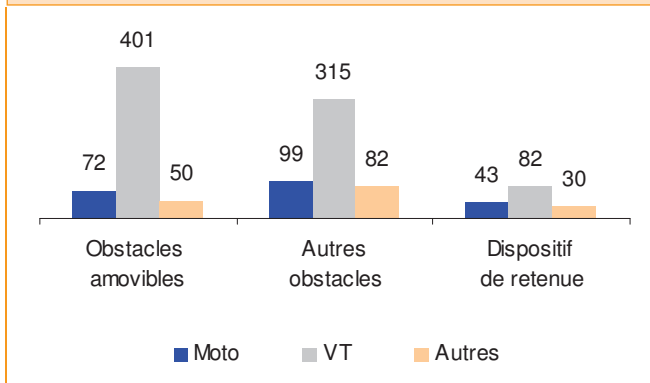
La part des chocs contre obstacles fixes dans l'ensemble de la mortalité diffère selon le réseau : sur les autoroutes (40 %), les routes hors agglomération (35 %) et en agglomération (30 %). Les types d'obstacles concernés varient selon les caractéristiques de chaque réseau.

La très grande majorité du linéaire des **autoroutes** est équipée de glissières de sécurité. On observe ainsi de façon cohérente que pour 56 % des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle, cet obstacle est un dispositif de retenue.

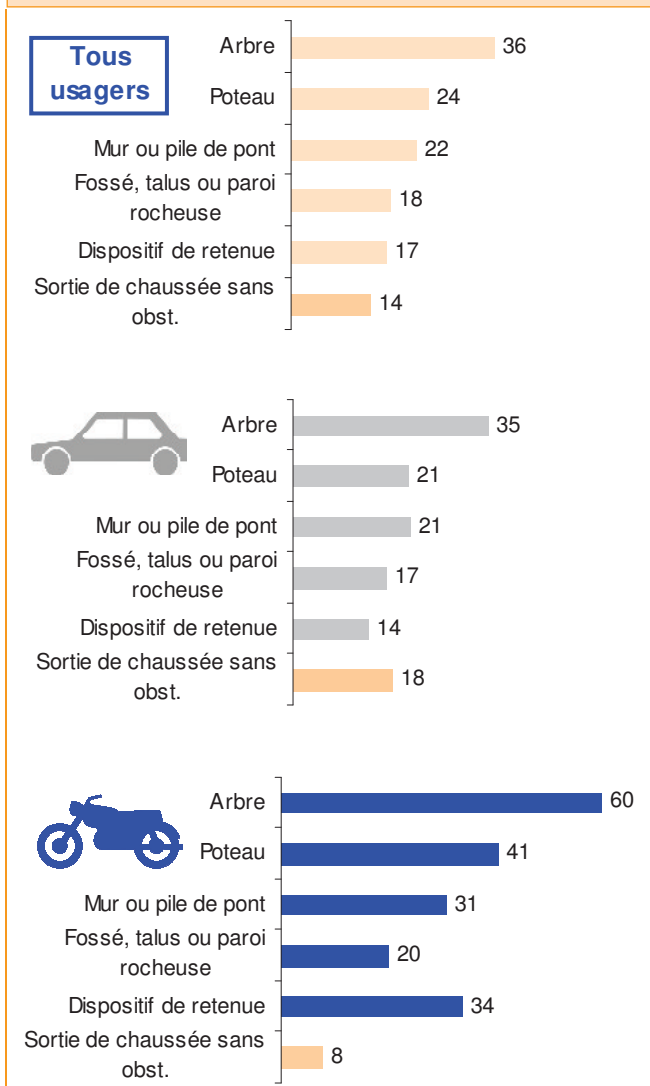
Sur **route hors agglomération**, les accidents contre des arbres regroupent 41 % des décès dans les accidents contre obstacles, et les fossés, talus ou parois rocheuses 24 %.

En agglomération les types d'obstacles impliqués sont plus variés. Ressortent néanmoins les éléments plus caractéristiques du milieu urbain, tels que les murs (22 % des décès contre obstacles) et les poteaux (12 %). Les arbres, moins présents que hors agglomération, s'observent toutefois à hauteur de 21 %.

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



Nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés selon le type d'obstacle heurté (période 2012-2016)



La gravité

Sur la période 2012-2016, le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés, parmi les usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe, varie généralement de 12 à 25 selon le type d'obstacle incriminé. Par comparaison, il est de 14 pour les usagers de véhicules sortis de la chaussée sans heurter d'obstacle. Les arbres sont associés à un ratio nettement supérieur, égal à 36. Le ratio est de 17 pour les dispositifs de retenue.

Les usagers impliqués

45 % des **automobilistes** tués en 2016 le sont lors d'un accident contre un obstacle.

68 % des tués, usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe, sont des **automobilistes**. Du fait de cette forte part, le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés associé à chaque type d'obstacle est proche pour les automobilistes de celui calculé pour l'ensemble des usagers. Les principaux écarts concernent une gravité moindre pour les automobilistes lors de chocs contre des dispositifs de retenue (14) ou des poteaux (21) et une gravité plus élevée lors de sorties de chaussée sans heurt d'obstacle (18).

18 % des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe sont des **motocyclistes** (35 % de la mortalité motocycliste). Quel que soit le type d'obstacle, la gravité des accidents de motocyclistes est supérieure à celle constatée sur l'ensemble des usagers.

Les glissières constituent un enjeu particulier pour les motocyclistes :

- 20 % des motocyclistes tués dans un accident contre obstacle le sont contre une glissière ; cette proportion est de 12 % pour les autres véhicules.
- La gravité des accidents de motocyclistes contre glissière (34 tués pour 100 blessés hospitalisés) est particulièrement élevée.

Le traitement des obstacles fixes

Les principes d'intervention sont par ordre de priorité¹ : supprimer l'obstacle, l'éloigner, le fragiliser, l'isoler. Les contraintes locales orientent le choix. Le faible espace disponible, notamment en ville, oriente vers des solutions de modération des vitesses. Des textes réglementaires² parus en 2015 permettent maintenant la mise en place de supports de signalisation et de poteaux fragilisés : ils se rompent ou absorbent l'énergie lorsqu'ils sont percutés, ce qui dispense le gestionnaire de les isoler par des glissières, améliorant notamment la sécurité des 2RM.

¹ Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération, guide technique, SETRA, 2002.

² Arrêté du 9 avril 2015 relatif aux performances et aux règles de mise en service des panneaux de signalisation routière permanente, et arrêté du 14 avril 2015 relatif aux supports à sécurité passive, modifiant l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Les accidents liés au travail

13 % des usagers tués effectuaient un trajet lié au travail (trajet domicile-travail ou trajet professionnel). La moitié des usagers tués lors d'un trajet professionnel circulaient en poids lourd ou véhicule utilitaire. Le risque routier est la première cause de mortalité liée au travail.

Accidents lors d'un trajet domicile-travail

| Accidents de trajets domicile-travail | Tués lors d'un trajet domicile-travail | BH lors d'un trajet domicile-travail | T/100BH* |
|---------------------------------------|--|--------------------------------------|----------|
| 13 571 | 339 | 3 482 | 10 |

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées lors d'un trajet domicile travail entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 |
|--------------|--------------|
| - 5,6 % | - 5,5 % |

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés (BH) lors d'un trajet domicile-travail

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail a baissé en moyenne de - 5,5 % par an.

Accidents lors d'un trajet professionnel

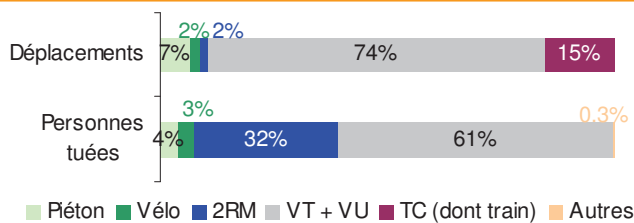
| Accidents de trajets professionnels | Tués lors d'un trajet professionnel | BH lors d'un trajet professionnel | T/100BH* |
|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|----------|
| 10 146 | 124 | 1 025 | 12 |

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées lors d'un trajet professionnel entre...

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 |
|--------------|--------------|
| 0 % | - 4,2 % |

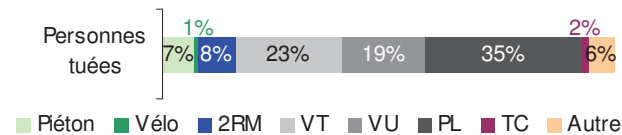
* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés (BH) lors d'un trajet professionnel

Répartition des nombres de déplacements et des personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail selon le mode de déplacement

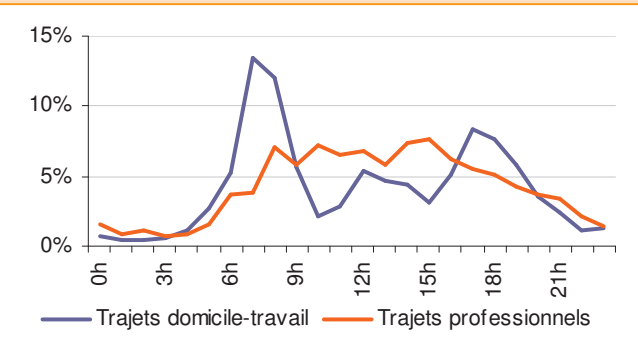


Source : fichier BAAC et Insee⁴

Répartition des personnes tuées lors d'un trajet professionnel selon le mode de déplacement



Répartition des victimes graves (tués + BH) dans les accidents liés au travail selon l'heure



La sécurité routière en France - bilan 2016 - ONISR

En 2016, le fichier BAAC enregistre 463 personnes tuées lors d'un déplacement lié au travail (soit 17 % de la mortalité avec déplacement renseigné), nombre en baisse de - 4,1 % entre 2015 et 2016 :

- 339 personnes, soit 10 % de la mortalité routière, lors d'un trajet domicile-travail (trajet entre le lieu de résidence ou de repas et le lieu de travail) ;
- 124 personnes, soit 4 % de la mortalité routière, lors d'un trajet professionnel (trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle).

Dans 38 % des accidents, un des usagers au moins effectue un trajet lié au travail (21 673 accidents).

Exposition au risque

En 2015, selon la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés¹ (CNAMTS), 136 salariés sont décédés lors d'un trajet professionnel, soit 25 % des décès dans un accident du travail. Elle dénombre également 276 décès lors d'accidents de trajet domicile-travail dont, parmi ceux aux causes connues, 87 % liés au risque routier.

En 2008, les trajets domicile-travail représentaient 27 % du nombre de déplacements de moins de 80 km². En 2013, deux tiers des actifs travaillent hors de leur commune de résidence et la moitié de ces personnes parcourent plus de 15 km³. Ces indicateurs varient fortement selon le milieu.

Le mode de déplacement

61 % des personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail (205 décès) le sont en véhicule de tourisme ou en véhicule utilitaire. 32 % le sont en deux-roues motorisé (14 cyclomotoristes et 93 motocyclistes) alors que ce mode de déplacement n'est utilisé que dans 2 % des trajets domicile-travail⁴. Les transports en commun représentent 15 % des trajets domicile-travail, mais aucun usager tué lors de ces trajets.

Plus de la moitié des personnes tuées lors d'un trajet professionnel l'ont été en poids lourd (43 personnes) ou en véhicule utilitaire (23 personnes).

Selon le jour et l'heure

Les accidents liés au travail interviennent plus souvent en jours ouvrés (86 % pour les trajets domicile-travail, 89 % pour les trajets professionnels) que les autres accidents (68 %).

Les accidents lors d'un trajet domicile-travail se concentrent sur les heures de pointe du matin et du soir. Les accidents lors d'une utilisation professionnelle ont lieu tout le long de la journée.

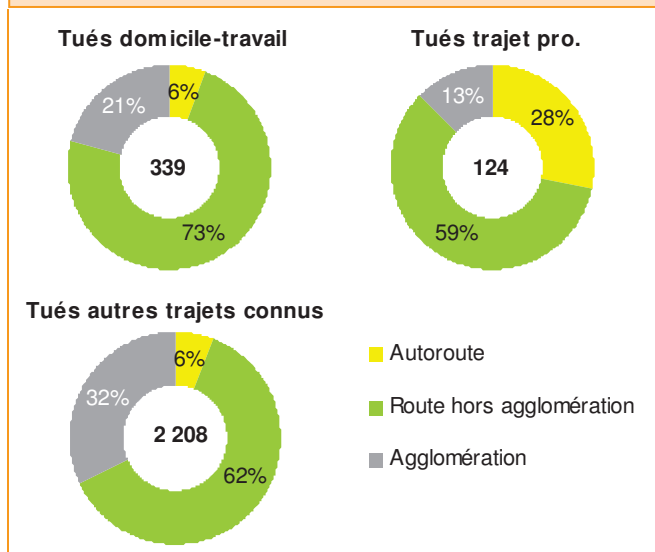
¹ Rapport de gestion 2015 de l'Assurance maladie Risques professionnels, CNAMTS.

² La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, La revue du CGDD, CGDD, 2010.

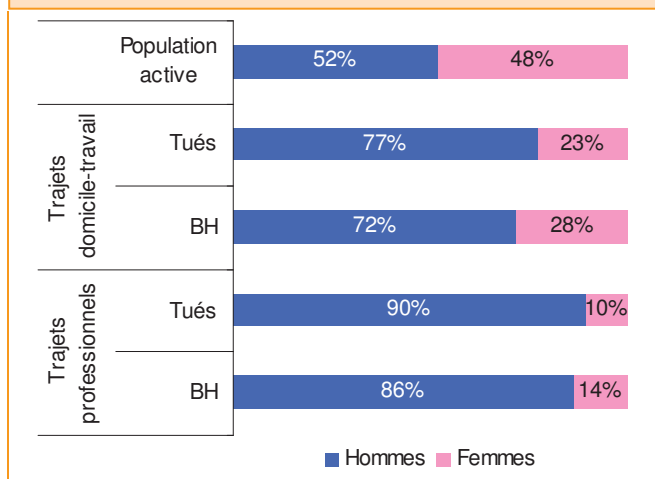
³ De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence, Insee Première n° 1605, Insee, juin 2016.

⁴ Partir de bon matin, à bicyclette..., Insee Première n° 1629, Insee, janvier 2017.

Répartition des décès lors d'un trajet lié au travail et lors d'un autre type de trajet selon le milieu

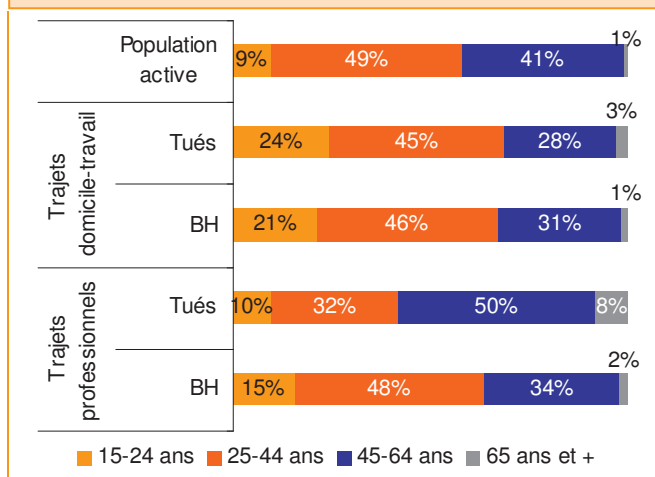


Répartition des personnes tuées et des blessés hospitalisés lors d'un trajet lié au travail selon le sexe



Source : fichier BAAC et Insee¹

Répartition des personnes tuées et des blessés hospitalisés lors d'un trajet lié au travail selon l'âge



Source : fichier BAAC et Insee¹

Selon le milieu

La proportion de personnes tuées en agglomération semble plus faible lors des trajets liés au travail que lors des autres types de trajet, mais le trajet retour, s'il n'est pas direct, peut être enregistré en courses ou loisirs.

La proportion de personnes tuées sur autoroute est beaucoup plus élevée lors des trajets professionnels (28 %) que lors des autres types de trajet (6 %). Parmi les 35 personnes tuées sur autoroute lors d'un trajet professionnel, 19 circulaient en poids lourd.

Hommes-femmes

Les victimes graves (personnes tuées ou blessées hospitalisées) dans les accidents liés au travail sont majoritairement des hommes. 90 % des personnes tuées lors d'un trajet professionnel et 77 % des personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail sont des hommes, alors que ceux-ci ne représentent que 52 % de la population active en 2015¹.

Certaines différences entre hommes et femmes peuvent expliquer en partie cette sur-représentation :

- pour les trajets domicile-travail, les pratiques modales sont très différentes selon le sexe : les hommes utilisent 5 fois plus le 2RM que les femmes, qui utilisent davantage les TC ou marchent² ;
- les femmes sont minoritaires dans certains métiers qui présentent une exposition plus importante au risque routier, par exemple dans le BTP ou parmi les conducteurs professionnels de la route (elles ne représentent que 10 % des effectifs³).

Selon l'âge

Lors des trajets domicile-travail, les 15-24 ans représentent 24 % des tués et 21 % des blessés hospitalisés alors que leur part dans la population active n'est que de 9 %. Lors des trajets professionnels, 8 % des personnes tuées (10 sur 124) ont plus de 65 ans alors que cette classe d'âge représente 1 % de la population active.

Le facteur alcool

La présence d'alcool semble un facteur moins présent dans les accidents liés au travail que dans l'ensemble des accidents. La part des conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l parmi ceux dont le taux est connu est de 2 % pour les trajets domicile-travail et de 1 % pour les trajets professionnels, alors qu'elle est de 6 % pour l'ensemble des conducteurs. Il est toutefois possible que le trajet retour du travail, s'il n'est pas direct, ne soit plus enregistré comme domicile-travail ; et on observe en fin d'après-midi un pic des accidents avec alcool.

¹ Source Insee, Population active au sens du BIT, <http://www.insee.fr>.

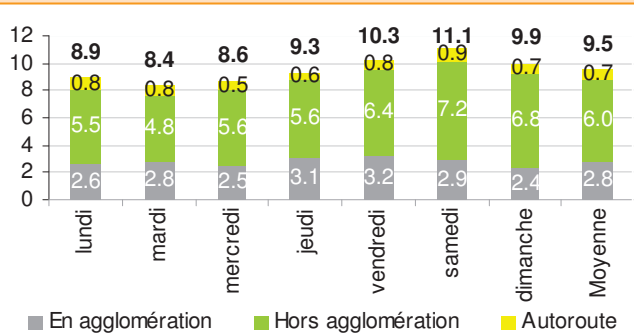
² *Partir de bon matin, à bicyclette...*, Insee Première n° 1629, Insee, janvier 2017.

³ *La répartition des hommes et des femmes par métiers*, Dares Analyses n° 79, Dares, décembre 2013.

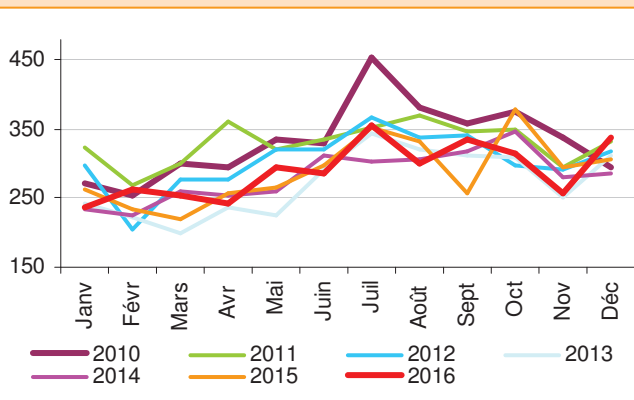
Les longs week-ends et grandes migrations

La moitié des personnes tuées le sont les vendredis, samedis, dimanches, jours et veilles de fête.

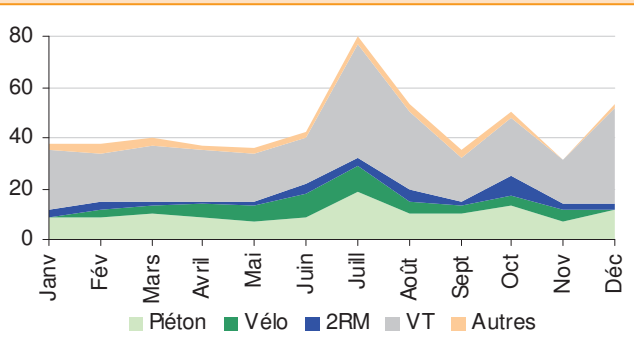
Nombre de personnes tuées selon le jour de la semaine



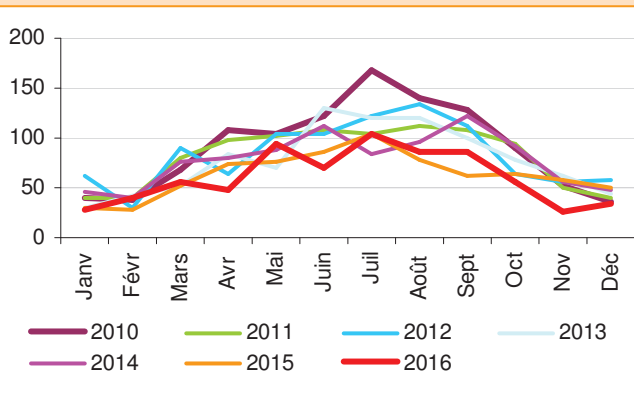
Nombre de personnes tuées selon le mois



Mortalité des enfants de 0-14 ans sur 2012-2016 selon le mois : 533 enfants tués en 5 ans



Nombre d'usagers de deux-roues motorisés tués selon le mois



Mortalité au jour le jour

En moyenne, 9,5 personnes sont tuées chaque jour en 2016. Ce bilan varie selon le jour de la semaine avec une moyenne plus basse du lundi au jeudi (8,8 personnes tuées) que du vendredi au dimanche (10,4 personnes tuées) où la circulation présente des types de trajets différents : une circulation motivée par les loisirs en milieu interurbain. Par contraste, en milieu urbain, les jours de plus forte mortalité sont les jeudis et vendredis, alors que le dimanche enregistre la mortalité la plus faible de la semaine.

La mortalité hebdomadaire moyenne est de 67 en 2016. Elle a varié du simple au double : de 43 (semaine du 18 janvier) à 96 (semaine du 5 décembre).

La mortalité mensuelle moyenne est de 290. Elle a varié en 2016 de 236 personnes tuées en janvier à 356 en juillet. L'allure de la courbe du nombre de tués selon le mois est assez proche en 2016 de celles des années 2012 et 2013, avec **un pic en juillet**, des mois « forts » en mai, septembre et octobre et des **mois « faibles » de janvier à avril**. Néanmoins, on notera le pic du mois de décembre en 2016 car il est presque aussi élevé que celui de juillet, ce qui n'a jamais été le cas depuis 2000.

Les grandes migrations

La mortalité lors des grandes migrations, départs et retours coïncidant avec les vacances scolaires, a fortement diminué ces dernières années car ces trajets s'effectuent majoritairement sur le réseau autoroutier, aux caractéristiques géométriques plus sûres. La gravité des accidents est réduite par les interdictions de circulation des poids lourds et transports d'enfants, et la ceinture de sécurité est plus portée.

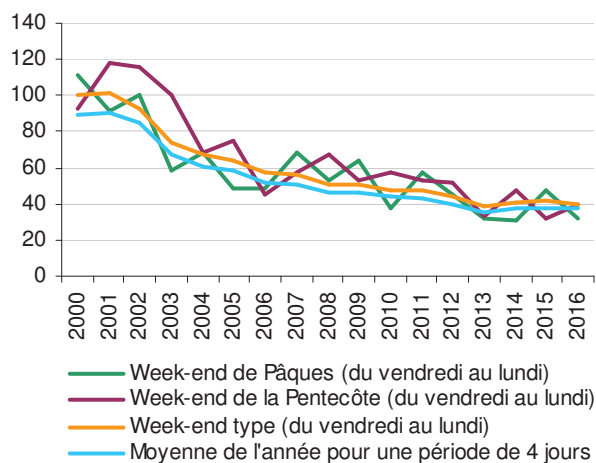
Sur les cinq dernières années, **juillet et août** rassemblent conjointement un quart de la mortalité des enfants de 0-14 ans (le pic de juillet est en particulier lié à une mortalité comme piéton ou comme passager de VT) et un cinquième de la mortalité annuelle (657 personnes tuées en 2016 au cours des mois de juillet et août). Néanmoins, en 2016, cette mortalité estivale baisse de - 4 % par rapport à 2015 et de - 21 % par rapport à 2010.

Cette baisse sur les mois estivaux est due principalement à une diminution de - 17 % de la mortalité des usagers de véhicules de tourisme (- 50 automobilistes tués) en 2016 par rapport à 2015.

En revanche, en décembre, la mortalité des usagers de véhicule de tourisme augmente de + 18 % (+ 31 tués) par rapport à 2015.

Sur les mois de juillet et août, la mortalité des deux-roues motorisés reste stable en 2016 par rapport à 2015 (+ 6 tués). On constate que cette mortalité est fortement sujette aux conditions météorologiques.

Nombre de personnes tuées le week-end de Pâques et le week-end de Pentecôte



Par France 3 Bourgogne publié le 25/03/2016 à 10:13 Mis à jour le 26/03/2016 à 09:20

Une collision entre un minibus et un camion a eu lieu jeudi 24 mars 2016, entre Moulins et Mâcon, sur la route nationale 79, une portion de la RCEA (Route Centre-Europe Atlantique) qui traverse la France d'est en ouest.

Comment cet accident s'est-il produit ? L'accident s'est produit peu avant minuit sur la commune de Montbeugny, près de Moulins, dans l'Allier. Les douze passagers du minibus qui allaient fêter Pâques au Portugal sont décédés. Le conducteur du minibus est blessé comme les deux conducteurs italiens du poids lourd, mais leurs jours ne sont pas en danger.

Selon la préfecture, le minibus « a dévié de sa route pour une raison encore indéterminée et percuté en choc frontal un poids lourd venant en sens inverse ». Le conducteur du minibus n'avait pas bu, d'après un test d'alcoolémie. Le parquet de Moulins a ouvert une enquête sur les circonstances de l'accident, confiée à la gendarmerie.

Pourquoi la RCEA est-elle si dangereuse ? La Route Centre-Europe Atlantique relie la France d'est en ouest, et au-delà à l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Cet axe routier traverse le département de Saône-et-Loire. La route, très fréquentée par les poids lourds, est connue pour sa dangerosité. « Elle est assez monotone, la vitesse est limitée à 90 km/h. Il y a ceux qui s'impatientent et ceux qui s'endorment », indique une source judiciaire. Et il n'y a que quatre zones de dépassement dans le secteur.

Depuis plus d'un demi-siècle, les nombreux accidents survenus sur la RCEA alimentent la polémique. Cet axe est une des voies les plus fréquentées et les plus meurtrières de l'Hexagone. Pour améliorer la sécurité, il faudrait mettre cette route entièrement à 2X2 voies. Mais, ce grand chantier avance lentement.

Quels sont les aménagements prévus pour améliorer la sécurité ? Pour le département de Saône-et-Loire, un important programme de rénovation et de sécurisation a été présenté par l'État le 11 juillet 2013. Les travaux, qui ont débuté en 2014, se poursuivront jusqu'en 2025.

Une première phase dite « des aménagements prioritaires » est programmée de 2014 à 2019 pour un montant total de 209 millions d'euros sur le tronçon Paray-Ciry, les branches Nord (Blanzay - Montchanin, carrefour RN70 - RN80) et Sud (Paray - Charolles, Prissé - Mâcon).

Deux autres phases suivront :

- 2020-2025 : les travaux concernent les branches Nord (Montceau, Blanzay) et Sud (Charolles - La Chapelle, Brandon - Clermain) : 231 millions d'euros.
- A partir de 2025 : achèvement de la mise à 2X2 voies entre Paray et Ciry, sur les branches Nord (carrefour RN70 - RN80) et Sud (déviation de Charolles, Charolles - La Chapelle, Clermain - Sainte-Cécile) : 218 millions d'euros.

Les longs week-ends

Généralement les vendredis, samedis, dimanches, jours et veilles de fête représentent plus de la moitié de la mortalité routière (50 % en 2016).

Les réveillons de Noël et de fin d'année ne sont plus aussi mortels qu'avant 2006. En moyenne sur 2001-2005, 42 personnes ont été tuées pour les deux jours du 31 décembre et du 1^{er} janvier alors que le bilan est de 20 personnes tuées pour la période 2006-2016. Les 31 décembre 2015 et 1^{er} janvier 2016 ont totalisé ensemble 24 décès sur les routes ce qui est proche de la moyenne de la période 2006-2016.

Par le passé, les longs week-ends de Pâques, de Pentecôte, de l'Ascension et de la Toussaint se sont souvent révélés les plus mortels. Désormais, les déplacements s'effectuent de façon plus étalée (notamment en cas d'inclusion des jours fériés dans les vacances scolaires), et en fonction des prévisions météorologiques. Néanmoins, les week-ends de la Pentecôte et de Pâques ont une mortalité généralement au-dessus de la moyenne des week-ends types de 4 jours (du vendredi au lundi inclus). En 2016, cette spécificité ne s'est pas vérifiée puisque **les week-ends de Pâques et de la Pentecôte ont une mortalité égale ou même en deçà de la moyenne de l'année pour un week-end type du vendredi au lundi inclus, qui est de 40 tués.** On a en effet enregistré 40 décès pour le week-end de la Pentecôte et 32 pour celui de Pâques. Pour ce dernier, le constat est toutefois à nuancer puisque l'accident de Montbeugny, intervenu le jeudi 24 mars juste avant minuit, la veille du week-end pascal, a causé 12 décès (cf. article ci-contre).

Les jours les plus mortels en 2016

Vendredi 22 juillet : 23 personnes tuées,

Dimanche 7 août : 22 personnes tuées,

Samedis-dimanches les plus mortels :

- les 6-7 août : 35 personnes tuées,
- les 9-10 juillet, 23-24 juillet et 30 septembre-1^{er} octobre : 34 personnes tuées.

Vendredis-samedis-dimanches les plus mortels :

- les 22-23-24 juillet : 57 personnes tuées,
- les 8-9-10 juillet et 30 septembre-1^{er}-2 octobre : 48 personnes tuées.

Accidents les plus graves en 2016

Sur les 3 228 accidents mortels survenus en 2016 :

- 1 compte 12 personnes tuées (Montbeugny, le 24 mars 2016, voir article de presse en encadré),
- 1 compte 6 personnes tuées,
- 1 compte 5 personnes tuées,
- 3 (0,09 %) comptent 4 personnes tuées,
- 27 (0,8 %) comptent 3 personnes tuées,
- 166 (5,1 %) comptent 2 personnes tuées,
- 3 029 (93,8 %) comptent 1 personne tuée.

Microthématiques

Répartition des accidents, tués et blessés constatés selon les forces de l'ordre

| | Accidents corporels | Tués | Blessés | dont hospitalisés |
|------------------|---------------------|--------------|---------------|-------------------|
| Métropole | | | | |
| Gendarmerie | 15 840 | 2 511 | 21 490 | 14 381 |
| Police* | 41 682 | 966 | 51 155 | 12 806 |
| - dont PP | 13 299 | 106 | 15 386 | 2 770 |
| - dont CRS | 5 106 | 96 | 6 775 | 1 000 |
| - dont PAF | 45 | 2 | 61 | 12 |
| - dont SP | 23 232 | 762 | 28 933 | 9 024 |
| Total | 57 522 | 3 477 | 72 645 | 27 187 |
| DOM | | | | |
| Gendarmerie | 644 | 130 | 867 | 577 |
| Police | 1 266 | 48 | 1 615 | 612 |
| Total | 1 910 | 178 | 2 482 | 1 189 |

* La police nationale est composée de :

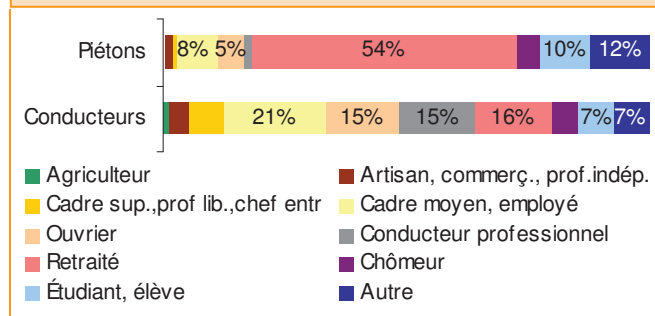
PP : Préfecture de police de Paris (départements 75, 92, 93, 94)

CRS : Compagnies républicaines de sécurité (voies rapides urbaines)

PAF : Police aux frontières (aéroports d'Orly et de Roissy)

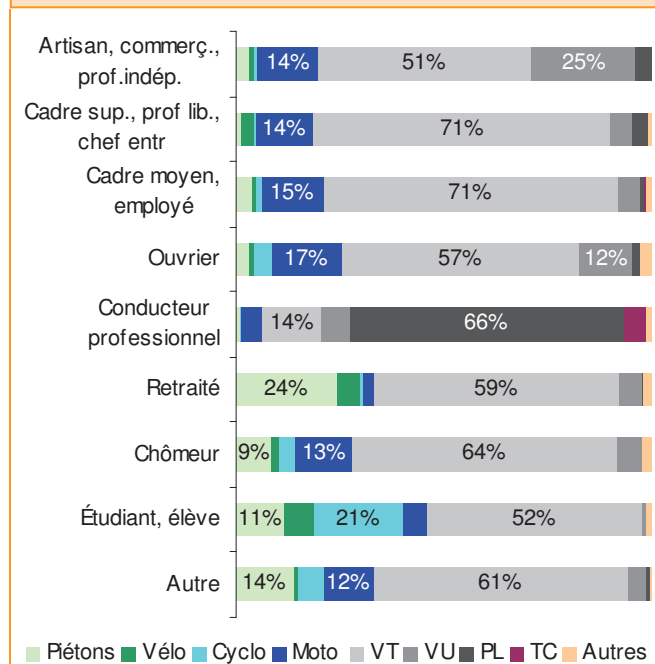
SP : Sécurité publique (grandes agglomérations)

Répartition des piétons et conducteurs impliqués dans les accidents mortels selon la CSP



Source : données VOIESUR (année 2011)

Répartition par CSP des piétons et conducteurs impliqués dans les accidents mortels selon le mode de déplacement



Source : données VOIESUR (année 2011)

Les forces de l'ordre

La gendarmerie a enregistré 15 840 accidents corporels en métropole dont 2 308 mortels, la police 41 682 accidents corporels dont 920 mortels. Si 72 % des accidents sont comptabilisés en zone Police, la majorité des tués (72 %) le sont en zone Gendarmerie.

Accidents avec un animal

18 personnes ont été tuées en 2016 dans un accident impliquant un animal (14 en 2015). Sur les 18 accidents mortels concernés, 13 ont impliqué un animal sauvage.

Catégories socioprofessionnelles

Les chiffres ci-dessous sont issus de l'exploitation de la base de données VOIESUR (Véhicule Occupant Infrastructure Études de la Sécurité des Usagers de la Route) portant sur l'ensemble des accidents mortels de l'année 2011.

Dans ces accidents mortels, la moitié des piétons impliqués sont des retraités. La répartition des conducteurs est plus équilibrée, les catégories les plus représentées sont les cadres moyens/employés (21 %), les retraités (16 %), les conducteurs professionnels (15 %) et les ouvriers (15 %).

Quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle, la grande majorité des piétons et des conducteurs impliqués dans les accidents mortels sont des hommes, excepté pour les piétons retraités ou cadres moyens/employés pour lesquels on comptabilise autant de femmes que d'hommes.

La répartition des piétons et conducteurs impliqués dans les accidents mortels présente des spécificités pour certaines catégories socioprofessionnelles :

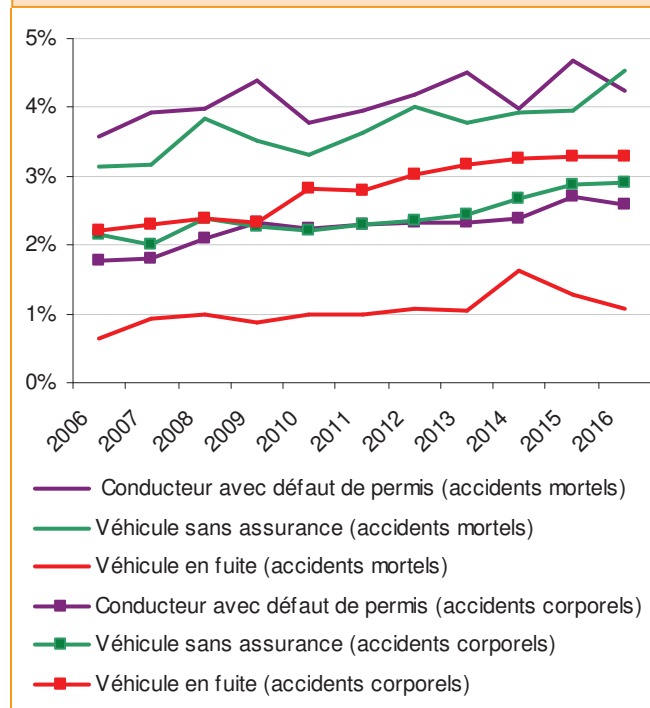
- 2 conducteurs professionnels sur 3 conduisaient un poids lourd ;
- la part des conducteurs de véhicules utilitaires est plus élevée pour les artisans et les ouvriers que pour les autres catégories ;
- la part des piétons est plus forte pour les retraités (1 retraité sur 4 était piéton), la catégorie « autres », les étudiants/élèves et les chômeurs ;
- la part des conducteurs de cyclomoteur est plus importante pour les étudiants/élèves (1 sur 5) ;
- la part des cyclistes est plus élevée pour les étudiants/élèves (7 %) et les retraités (6 %).

Dans les accidents mortels, la part des conducteurs de 18 à 64 ans positifs à l'alcool est de 40 % parmi les chômeurs, contre 19 % pour l'ensemble des conducteurs de 18 à 64 ans dont la CSP est connue. La part de conducteurs alcoolisés est également élevée parmi les ouvriers et la catégorie « autres » (30 %).

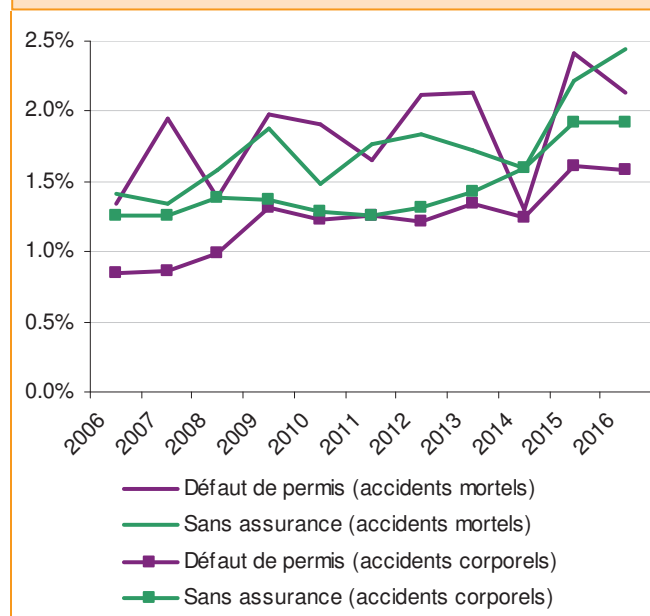
Statut du permis pour les conducteurs impliqués dans les accidents corporels (2016)

| | Permis valide | Permis invalide et suspendu | Défaut de permis | Total |
|-----------------------|---------------|-----------------------------|------------------|---------------|
| Motocyclettes | 12 944 | 72 | 622 | 13 638 |
| Voiture de tourisme | 58 962 | 302 | 975 | 60 239 |
| Véhicules utilitaires | 5 147 | 30 | 91 | 5 268 |
| Poids lourds | 2 931 | 8 | 5 | 2 944 |
| Transports en commun | 919 | 0 | 0 | 919 |
| Autres véhicules | 414 | 13 | 35 | 462 |
| Total | 81 317 | 425 | 1 728 | 83 470 |

Défaut de permis, véhicule sans assurance, véhicule en fuite : évolution des infractions relevées lors des accidents corporels et mortels



Évolution de la part des conducteurs sans permis ou sans assurance, présumés non responsables



Conduite sans permis

En 2016, 4,2 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel et 2,6 % de ceux impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis valide. Ces proportions baissent entre 2015 et 2016 mais ont augmenté respectivement de 2 et 0,7 points depuis 2000. Cela représente 203 accidents mortels, soit 6,5 % de l'ensemble des accidents mortels, et 241 personnes tuées.

La proportion de conducteurs sans permis parmi les conducteurs impliqués dans les accidents est plus élevée pour les jeunes : elle est de 4,1 % pour les 18-24 ans et 2,9 % pour les 25-44 ans, alors qu'elle ne dépasse pas 1,3 % après 45 ans.

59 % des conducteurs sans permis valide conduisent un véhicule de tourisme et 32 % une motocyclette.

Parmi les conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels, la part de ceux sans permis valide est de 1,6 %. Si l'on fait l'hypothèse que cette proportion est représentative de l'ensemble des conducteurs, ceci conduit, pour un nombre total de permis valides de l'ordre de 38 millions, à estimer qu'environ 600 000 personnes conduiraient sans permis en France.

Véhicules sans assurance

Dans 6,7 % des accidents mortels et 4,5 % des accidents corporels, l'un des véhicules impliqués n'a pas d'assurance. Cela représente 235 personnes tuées en 2016 dans un accident impliquant un véhicule non assuré. La part des véhicules sans assurance impliqués dans un accident mortel atteint un pic en 2016 et a augmenté de 2,2 points depuis 2000.

La proportion de véhicules sans assurance parmi l'ensemble des véhicules motorisés impliqués dans les accidents s'élève à 2,9 %. Ce ratio est de 8,2 % pour les cyclomoteurs, 4,7 % pour les motocyclettes, 2,2 % pour les véhicules de tourisme et 0,3 % pour les poids lourds et les transports en commun.

Parmi les conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels, la part de ceux conduisant un véhicule sans assurance est de 1,9 %. Un principe de calcul analogue au défaut de permis conduit à estimer le nombre de conducteurs avec un véhicule sans assurance à plus de 700 000.

Délit de fuite

Un véhicule ou son conducteur est en fuite dans 1,7 % des accidents mortels et 5,6 % des accidents corporels. Cela représente 57 personnes tuées en 2016 dans un accident avec délit de fuite.

La part des accidents avec délit de fuite est plus élevée la nuit (7,4 %) que le jour (4,7 %).





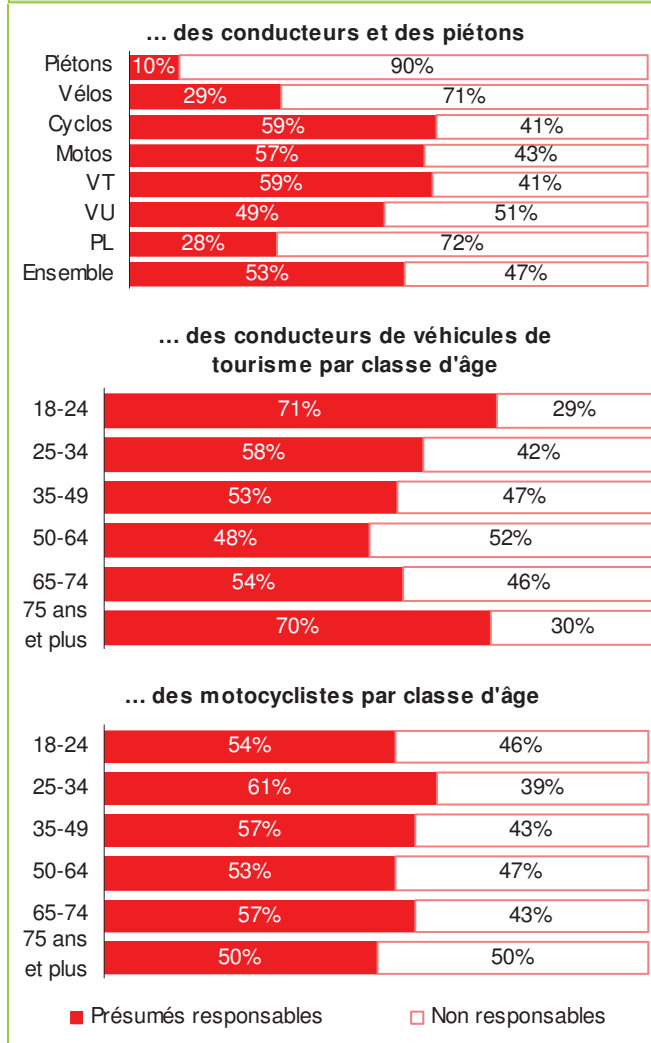
Facteurs comportementaux

| | |
|---|------------|
| La responsabilité présumée | 88 |
| La vitesse | 90 |
| Le non-respect des règles de circulation | 92 |
| L'alcool | 94 |
| Les stupéfiants | 96 |
| La santé | 98 |
| Le défaut d'attention | 100 |
| La ceinture | 101 |
| L'équipement du cycliste | 102 |
| L'équipement en deux-roues motorisé | 103 |
| Les comportements déclarés des conducteurs | 104 |
| Les infractions | 106 |
| Le permis à points | 108 |
| Les condamnations | 110 |

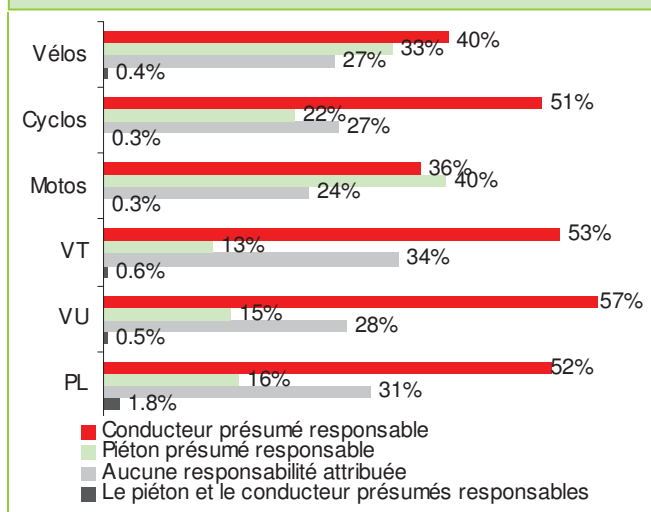
La responsabilité présumée

Près de 1 900 auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) sont décédés dans l'accident qu'ils ont causé (60,2 % des APAM). Parmi les 3 477 personnes décédées en 2016, près de 46,7 % sont des victimes non présumées responsables.

Part de la responsabilité présumée dans les accidents mortels impliquant...



Répartition des responsabilités présumées dans un accident corporel impliquant un véhicule et un piéton



Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est estimée lors des constats effectués par les forces de l'ordre et inscrite dans les fiches BAAC. Cette responsabilité peut être rattachée à une ou plusieurs infractions affectées à l'usager impliqué. Elle permet de faire des rapprochements entre les profils des auteurs d'un accident et leur comportement sur la route. Dans 20 à 30 % des accidents aucune présomption de responsabilité n'a été enregistrée dans le BAAC.

Selon les usagers

Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués : les piétons dans 10 % de leurs accidents mortels et les cyclistes dans 29 %. En revanche les automobilistes, les cyclomoteuristes et les motocyclistes sont le plus souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués et dans des parts assez comparables (respectivement 59 %, 59 % et 57 %).

Les conducteurs de poids lourds restent les moins présumés responsables des accidents mortels avec 28 %.

Conducteurs de véhicules de tourisme

La proportion de conducteurs de véhicules de tourisme présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués varie selon leur âge. La tranche d'âge intermédiaire 50-64 ans est associée à la proportion la plus faible (48 %). Les conducteurs des tranches d'âge extrêmes 18-24 ans et 75 ans et plus sont nettement plus souvent présumés responsables, avec des taux dépassant 70 %.

Motocyclistes

La responsabilité présumée des conducteurs de motocyclette dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués varie peu avec l'âge. Les 18-24 ans sont néanmoins estimés légèrement moins responsables des accidents mortels où ils sont impliqués que leurs aînés avec 54 %, contre 61 % pour les 25-34 ans, 57 % pour les 35-49 ans et 57 % pour les 65-74 ans.

Piétons

Contrairement aux accidents mortels, le piéton est fréquemment présumé responsable dans les accidents corporels où il est impliqué, en particulier en cas de collision avec un deux-roues, motorisé ou non. La responsabilité présumée du piéton dans le cas d'un choc avec un motocycliste est même supérieure à celle du motocycliste.

Le conducteur de véhicule utilitaire est en revanche plus souvent responsable de l'accident corporel contre un piéton que les autres conducteurs.

Profil de l'auteur présumé d'accident mortel (APAM) en 2016 - selon les forces de l'ordre

81 % des auteurs présumés sont des hommes, 27 % sont âgés entre 19 et 28 ans, 94 % sont de nationalité française.

79 % habitent le département de l'accident, 62 % circulent sur une route départementale, 66 % conduisent un véhicule de tourisme, 62 % se déplacent pour leurs loisirs.

L'auteur présumé a moins de 12 points sur son permis de conduire dans 47 % des cas et au moins un antécédent judiciaire dans 42 % des cas alors que la plupart des conducteurs ont bien 12 points sur leur permis.

6 % des APAM circulaient sans permis valide.

Plus de la moitié des APAM décèdent (57 %), mais un quart (25 %) est indemne après l'accident.

Auteurs présumés d'accidents mortels (APAM)

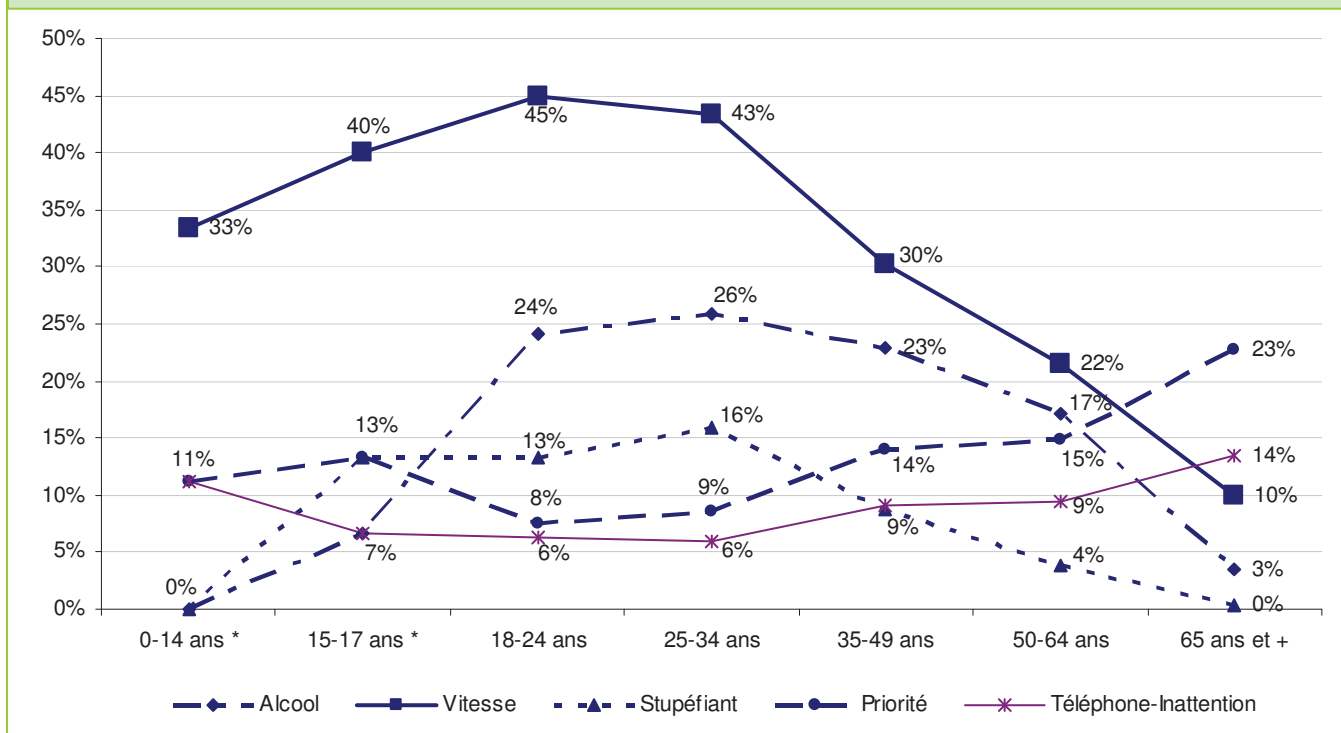
En cas d'accident mortel, les forces de l'ordre renseignent sur la base de leurs premières constatations une série d'informations statistiques sur le ou les auteurs présumés de l'accident. Parmi ces informations figurent la ou les causes principales de l'accident, selon une nomenclature en 16 rubriques, avec possibilité de relever jusqu'à 3 facteurs. Le graphe ci-dessous est établi, à part pour les plus jeunes (moins de 17 ans), sur un effectif d'environ 600 APAM par classe d'âge.

La vitesse excessive ou inadaptée est la première des causes principales identifiée. Elle intervient pour au moins un accident mortel sur 4, l'alcool au moins un accident mortel sur 6, le refus de priorité au moins un accident mortel sur 9.

Les jeunes de 18-24 ans et les 25-34 ans sont les plus adeptes de la vitesse. Ils conduisent aussi souvent sous l'emprise de l'alcool ou des stupéfiants. Ces substances sont même encore plus présentes chez les 25-34 ans que chez les 18-24 ans. L'alcool et la vitesse sont encore très présents jusqu'à 65 ans.

Le non-respect des priorités est prépondérant chez les plus jeunes (moins de 15 ans) et les plus âgés (plus de 65 ans), qui peinent pour certains à s'insérer dans la circulation.

Causes principales d'accidents mortels (en causes multiples) selon l'âge des auteurs présumés responsables sur 2016¹



¹ Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan 2016 (ONISR). Les tranches d'âge suivies d'un astérisque ont des petits chiffres donc leurs résultats sont peu significatifs.

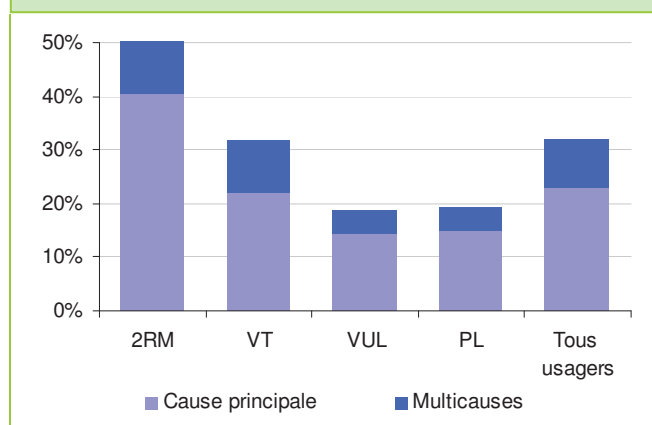
La vitesse

Les sanctions pour dépassement de la VMA

| Dépassement de la VMA | Perte de points | Amende |
|-----------------------------------|-----------------|--|
| Moins de 20 km/h, VMA > à 50 km/h | 1 | 68 €, ou 45 € si payée dans les 3 jours |
| Moins de 20 km/h, VMA ≤ à 50 km/h | 1 | 135 €, ou 90 € si payée dans les 3 jours |
| De 20 à 29 km/h | 2 | |
| De 30 à 39 km/h | 3 | |
| De 40 à 49 km/h | 4 | |
| Plus de 50 km/h | 6* | jusqu'à 1500 € et 3 ans de suspension |

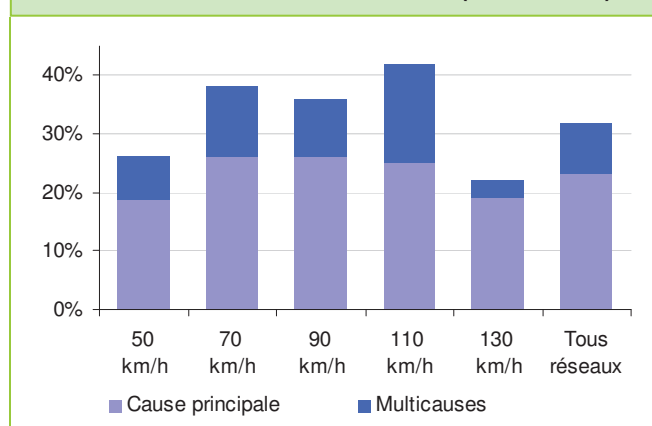
* Retrait du permis et convocation devant le tribunal.

Proportion des APAM* associés à la cause « Vitesse excessive ou inadaptée », selon la catégorie d'usager (année 2016)



* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

Proportion des APAM* associés à la cause « Vitesse excessive ou inadaptée », selon la vitesse maximale autorisée (année 2016)



* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

Vitesse maximale autorisée¹

La vitesse maximale autorisée (VMA) en agglomération a été fixée à 60 km/h en 1954, puis 50 km/h en 1990. La VMA hors agglomération a été fixée en 1973-1974 à 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur route à chaussées séparées et à 90 km/h sur les autres routes. Pour les conducteurs novices ou en cas de précipitations, ces limites sont abaissées respectivement à 110 km/h, 100 km/h et 80 km/h. L'autorité de police de la circulation (préfet, président du conseil départemental ou maire) peut abaisser la VMA pour raison de sécurité, ou la porter à 70 km/h en agglomération. L'article L2213-1-1 du code général des collectivités territoriales, adopté en août 2015, autorise le maire à fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une VMA inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.

La vitesse dans les accidents

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. Or la plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

Les accidents mortels

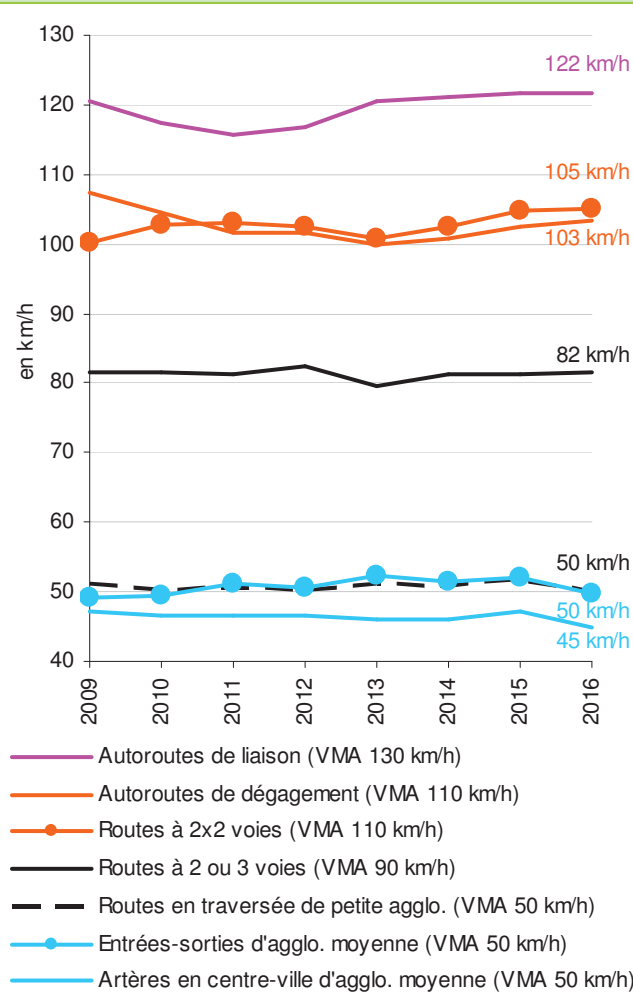
Selon les informations relatives aux auteurs présumés d'accidents mortels renseignées par les forces de l'ordre², une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2016 dans 32 % des accidents. Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (50 %) et plus faible chez les conducteurs de véhicules utilitaires légers et de poids lourds (19 %).

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les réseaux limités entre 70 et 110 km/h (de 36 à 42 %). Il est moins présent en agglomération (26 %) ainsi que sur les autoroutes limitées à 130 km/h (22 %). Cependant, en agglomération, même un faible dépassement aura des conséquences dramatiques : un piéton ou un cycliste n'a que peu de chances de survivre au-delà de 50 km/h, la gravité des lésions augmentant rapidement à partir de 30 km/h.

¹ Code de la route, articles R413-1 à R413-19.

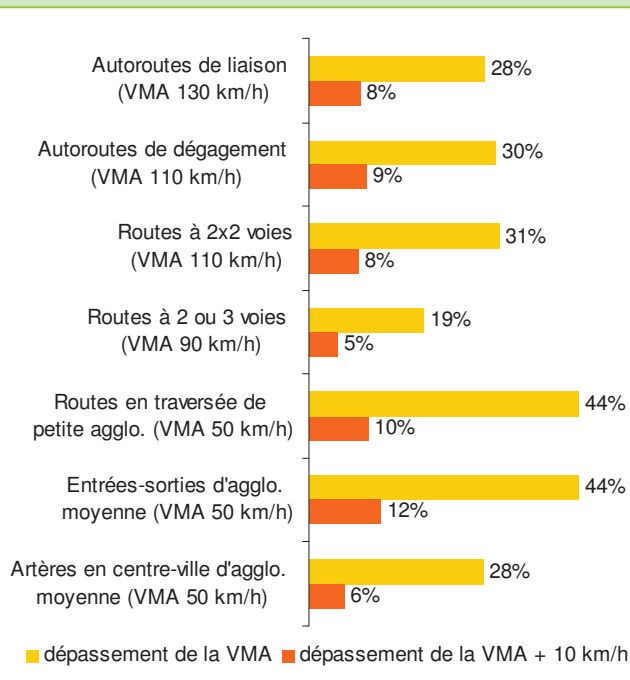
² Fiche « La responsabilité présumée » et *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan 2016*, ONISR.

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme, par réseau



Source : Observatoire des vitesses, ONISR.

Taux de dépassement de la VMA et de la VMA + 10 km/h par les VT, de jour



Source : Observatoire des vitesses, ONISR.

Vitesses moyennes pratiquées

La campagne 2016 de mesures de vitesses¹ confirme l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme observée depuis quelques années sur les réseaux rapides : + 6 km/h depuis 2011 sur les autoroutes de liaison, et + 3 à 4 km/h depuis 2013 sur les axes limités à 110 km/h. Environ 30 % des conducteurs dépassent la VMA sur ces réseaux, dont 9 % de plus de 10 km/h.

Sur les routes limitées à 90 km/h ainsi que les axes en agglomération (VMA 50 km/h), les vitesses pratiquées sont globalement stables depuis 2009, avec toutefois en agglomération une tendance à la baisse en 2016. En traversée de petites agglomérations ainsi qu'en entrée-sortie d'agglomérations moyennes, 44 % des conducteurs roulent au-dessus de 50 km/h dont 11 % au-dessus de 60 km/h.

VMA, vitesses pratiquées et accidentalité

La baisse de la VMA entraîne, selon les actions de communication et de contrôle associées, une baisse plus ou moins importante des vitesses pratiquées. Il a été observé dans plusieurs pays qu'une baisse de 10 km/h de la VMA entraînait une baisse des vitesses pratiquées de l'ordre de 3 à 4 km/h.

Les travaux conduits depuis les années 1980 par les chercheurs G. Nilsson puis R. Elvik ont produit des modèles estimant la variation relative du nombre d'accidents ou de victimes observé sur un réseau donné en fonction de la variation de la vitesse moyenne pratiquée par les véhicules, si tous les autres facteurs ne varient pas. La modélisation proposée par Nilsson est souvent traduite ainsi : « une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et une variation du nombre d'accidents mortels de 4 % ». Sur la base d'une analyse détaillée de 115 études internationales, Elvik² a confirmé la pertinence du modèle et l'a précisé selon les types de réseaux. Pour une diminution de la vitesse moyenne de 1 %, la baisse de la mortalité serait plus proche de 4,6 % sur les routes hors agglomération et les autoroutes, et de 3 % en agglomération.

Près des trois quarts de la baisse de la mortalité constatée entre novembre 2003 et décembre 2010 peuvent être attribués à la mise en place du dispositif de déploiement des radars³.

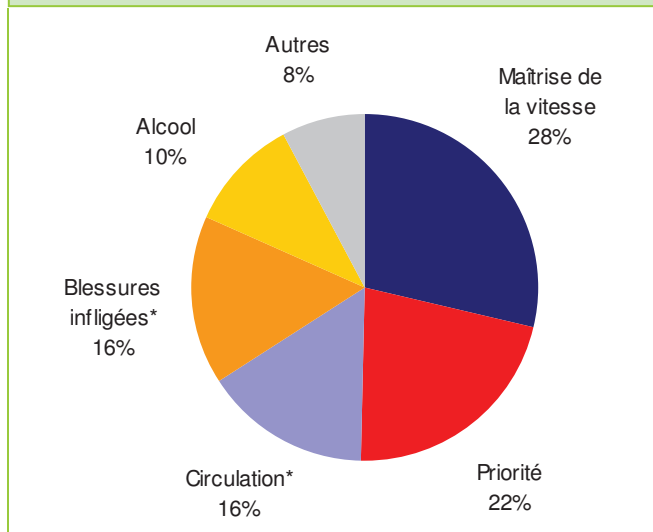
¹ Observatoire des vitesses de l'ONISR. Résultats consultables sur : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/comportements-des-usagers>

² Elvik R., *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses*, TØI Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.

³ Carnis L. et Blais E., *An assessment of the safety effects of the French speed camera program*, Accident Analysis and Prevention, n°51, 2013 p 301-309.

Le non-respect des règles de circulation

Répartition des infractions relevées dans le BAAC (parmi celles relevées plus de 100 fois)



* « Blessures infligées » regroupe les infractions relevées pour des blessures involontaires infligées à un tiers par un conducteur.

« Circulation » regroupe les infractions aux règles de circulation comme les changements de direction ou de file dangereux ou sans avertir, le franchissement d'une ligne continue...

Le code de la route fixe des règles de circulation et de priorité pour des trajets en sécurité. Il régit notamment les priorités aux intersections, les dépassements, les distances de sécurité, les arrêts ou stationnements, les changements de files et les usages obligatoires du clignotant, en relation avec la signalisation horizontale et verticale.

Les BAAC permettent de saisir jusqu'à 2 infractions constatées par usager. Pour autant, le champ « infraction » reste peu renseigné. Il comprend néanmoins 31 646 infractions relevées chez les conducteurs. 92 % de ces infractions ont été relevées plus de 100 fois, les infractions liées au défaut de maîtrise de la vitesse étant les plus fréquentes.

En 2016, 22 968 conducteurs, soit 25 % des 90 815 conducteurs impliqués dans les accidents corporels non mortels, ont eu au moins une infraction renseignée. En fonction du type de véhicule conduit, ce taux varie de 16 % pour les vélos à 32 % pour les camionnettes.

Dans les accidents mortels, 1 982 conducteurs sur les 5 144 impliqués ont eu au moins une infraction renseignée, soit 39 %. Ce taux varie de 10 % pour les transports en commun à 68 % pour les cyclomoteurs.

Hommes - femmes

Dans les accidents corporels, 27 % des conducteurs hommes sont infractionnistes contre 24 % de femmes. C'est pour la tranche d'âge de 18 à 24 ans que la différence entre les deux sexes est la plus importante (32 % des hommes et 26 % des femmes).

Piétons

Pour les piétons, 59 % des décès dont on connaît la localisation sont intervenus sur chaussée hors d'un passage pour piétons. 111 étaient à moins de 50 m d'un passage (3 cas hors agglomération) et 187 étaient à plus de 50 m (dans 3 cas sur 5 hors agglomération ou sur autoroute).

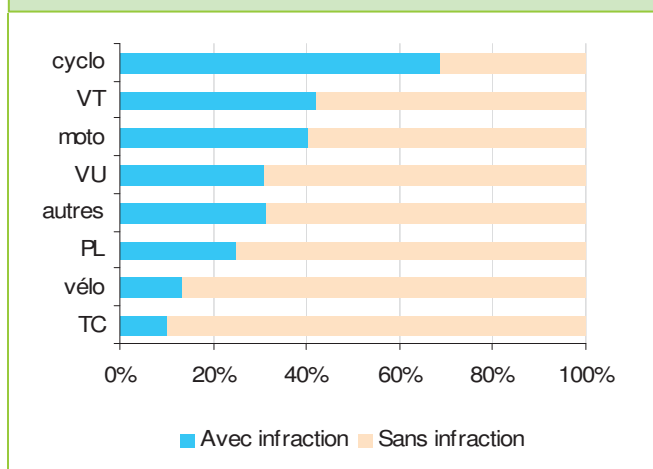
48 piétons ont été tués sur autoroute.

Distances de sécurité – 2 secondes

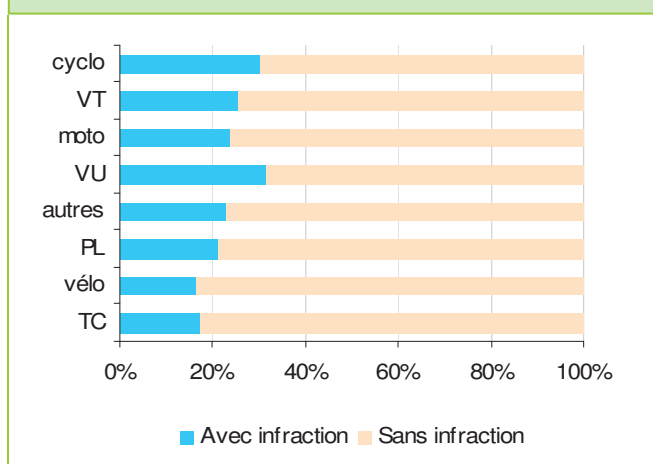
16 500 infractions pour « conduite d'un véhicule sans laisser une distance de sécurité avec le véhicule qui précède » ont été relevées en 2016.

D'après l'observatoire de la SANEF¹, 22 % des conducteurs ne respectent pas les distances de sécurité en 2016, ils étaient 25 % en 2015.

Répartition des conducteurs avec et sans infraction par catégorie de véhicule dans les accidents mortels

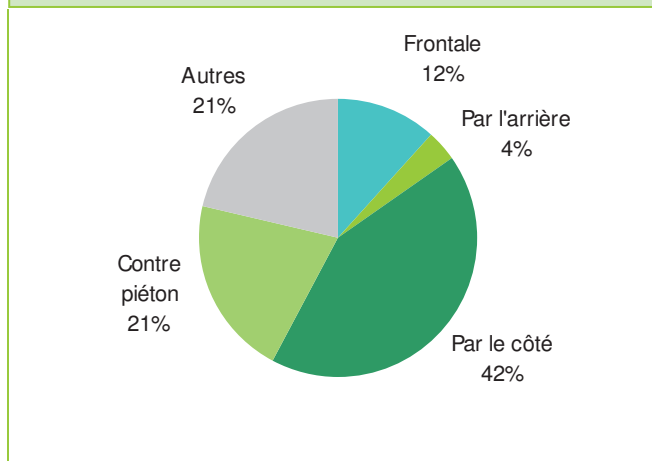


Répartition des conducteurs avec et sans infraction par catégorie de véhicule dans les accidents autres que mortels



¹ <https://www.sanef.com/#/section/autoroute-mode-emploi/securite-routiere/article/observatoire-comportements>

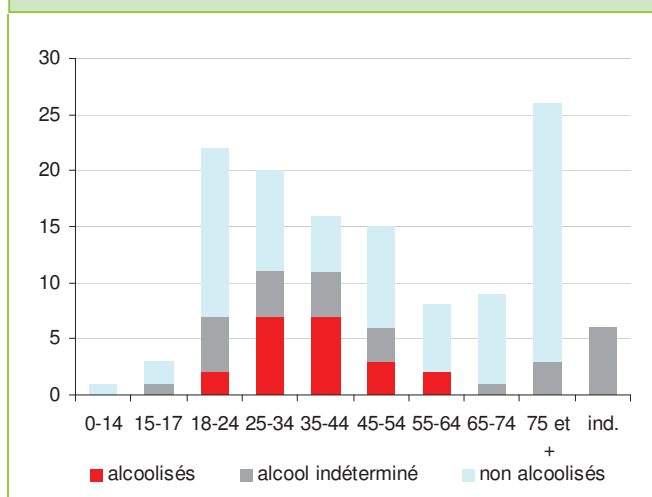
Répartition des personnes tuées en intersection par type de collision



Causes principales (multi-causes) des accidents mortels selon l'étude des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels 2016

| Causes identifiées dans un accident mortel | France métropolitaine |
|--|-----------------------|
| Vitesse | 31% |
| Alcool | 19% |
| Priorité | 13% |
| Autre cause | 11% |
| Stupéfiant | 9% |
| Cause indéterminée | 9% |
| Inattention | 8% |
| Dépassement dangereux | 4% |
| Malaise | 4% |
| Somnolence / Fatigue | 3% |
| Contresens | 2% |
| Changement de file | 2% |
| Obstacle | 2% |
| Facteurs liés au véhicule | 1% |
| Téléphone | 1% |
| Non respect des distances de sécurité | 1% |
| Total | 119% |

Répartition des conducteurs d'un véhicule à contresens impliqués dans les accidents selon la classe d'âge et l'alcoolisation



Refus de priorité

Selon les forces de l'ordre, 13 % des accidents mortels (métropole) sont liés à des refus de priorité.

En 2016, 17 448 accidents corporels se sont produits en intersection : 472 personnes ont été tuées et 6 405 blessées hospitalisées, soit 14 % de la mortalité routière et 24 % des blessés hospitalisés.

14 % des accidents en intersection se sont déroulés hors agglomération, mais ils ont occasionné 47 % des décès en intersection (222 personnes). 70 % des blessés hospitalisés en intersection l'ont été en agglomération.

Dépassement dangereux

Selon les données du fichier BAAC concernant les manœuvres principales avant l'accident, 6 % des accidents impliquent au moins un véhicule effectuant une manœuvre de dépassement. Ces accidents ont occasionné 6 % des décès (207 personnes tuées). Les manœuvres de déport (à droite ou à gauche) concernent 10 % des accidents, occasionnant 26 % des décès (905 personnes).

Les infractions liées aux dépassements, difficiles à relever pour les forces de l'ordre, sont passibles d'un retrait de 3 points sur le permis de conduire. 9 200 infractions pour « dépassement de véhicule par la droite », 13 900 pour « dépassement malgré une interdiction préalable » et 3 300 infractions pour « dépassement de véhicule sans avertissement préalable nécessaire du conducteur dépassé » ont été établies en 2016.

Sur autoroute, l'observatoire des comportements 2016 de la SANEF relève qu'un conducteur sur trois reste sur la voie du milieu alors qu'il peut se rabattre ; la nuit, c'est plus d'un conducteur sur deux. Ceci peut induire des manœuvres dangereuses de dépassement par la droite. 37 % des conducteurs n'utilisent pas le clignotant pour annoncer leur intention de dépasser. Enfin, 45 % ne le mettent pas en se rabattant, proportion en nette baisse par rapport à 2015 (59 %).

Contresens et sens interdit

124 accidents, dont 26 mortels, sont dus en 2016 à un véhicule circulant à contresens sur une autoroute ou une route à chaussées séparées. Ils ont occasionné 28 tués. 22 % des conducteurs de ces véhicules étaient âgés de 75 ans ou plus, et dans la tranche d'âge intermédiaire 25-44 ans la moitié des conducteurs concernés présentaient un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l.

31 700 infractions (retrait de 4 points) pour « circulation en sens interdit » ont été relevées en 2016 sur l'ensemble des réseaux.

L'alcool

Un conducteur est dit « alcoolisé » s'il a une alcoolémie illégale, c'est-à-dire un taux supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang (le seuil de 0,2 g/l du permis probatoire n'est pas renseigné dans les données BAAC).

| Accidents avec alcool | Cond alcoolisés | Tués dans acc. avec alcool | dont Tués cond alcool | BH dans acc. avec alcool | dont BH cond alcool | T/100BH* |
|-----------------------|-----------------|----------------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------|----------|
| 4 979 | 5 030 | 819 | 567 | 3 353 | 1 858 | 24 |

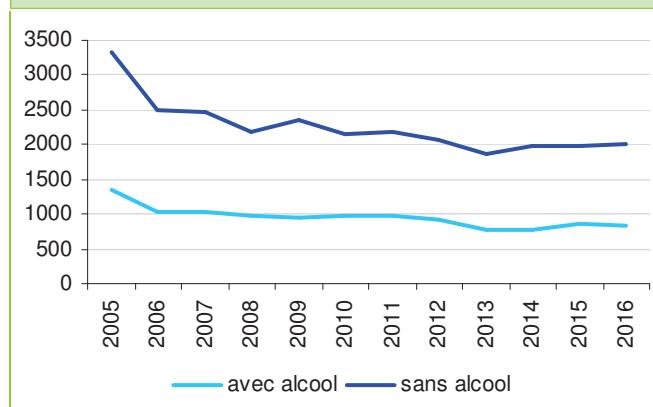
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans les accidents avec alcool entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 | 2005 et 2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| - 5,4 % | - 2,7 % | - 6,6 % |

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés (BH) dans les accidents avec alcool

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre d'usagers tués dans les accidents avec alcool a baissé en moyenne de - 2,7 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées par an dans un accident avec ou sans alcool



Nombre de personnes tuées dans les accidents...

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| avec alcool | 963 | 964 | 925 | 762 | 779 | 866 | 819 |
| sans alcool | 2 160 | 2 168 | 2 064 | 1 854 | 1 974 | 1 971 | 2 003 |
| Total taux d'alcool connu | 3 123 | 3 132 | 2 989 | 2 616 | 2 753 | 2 837 | 2 822 |
| Ensemble de la mortalité | 3 992 | 3 963 | 3 653 | 3 268 | 3 384 | 3 461 | 3 477 |

Part de la mortalité dans les accidents avec alcool...

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| parmi les accidents au taux d'alcool connu | 31% | 31% | 31% | 29% | 28% | 31% | 29% |
| parmi l'ensemble des accidents mortels | 24% | 24% | 25% | 23% | 23% | 25% | 24% |

L'alcoolémie n'est pas renseignée dans le fichier BAAC pour l'intégralité des conducteurs impliqués dans les accidents. On distingue par conséquent :

- **les accidents avec alcool**, c'est-à-dire ceux où au moins un conducteur impliqué est positif ;
- **les accidents sans alcool**, c'est-à-dire ceux où tous les conducteurs impliqués sont négatifs ;
- **les accidents dont l'alcoolémie est indéterminée**, c'est-à-dire ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur à l'alcoolémie non connue.

Les analyses sont réalisées sur les seuls accidents dont l'alcoolémie est connue, soit 78 % des accidents corporels et 81 % des accidents mortels (part stable depuis 2012).

En 2016, 819 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool¹ (- 5,4 % par rapport à 2015). Elles représentent 29 % des personnes tuées dans les accidents dont l'alcoolémie est connue. La part des accidents mortels avec alcool est relativement stable depuis 2000, aux environs de 30 %.

Entre 2005 et 2010, le nombre de personnes tuées dans les accidents avec alcool a moins baissé que le nombre de personnes tuées dans un accident sans alcool (- 29 % versus - 35 %).

Entre 2010 et 2016, le nombre de personnes tuées dans les accidents avec alcool a baissé de - 15 %, soit deux fois plus que dans les accidents sans alcool (- 7 %).

En 2016, 4 979 accidents corporels impliquent un conducteur alcoolisé, c'est 9 % de l'ensemble des accidents.

Gravité

Les accidents avec un conducteur alcoolisé sont nettement **plus graves que les autres**. Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés est de 24 pour les accidents avec alcool contre 11 pour les accidents sans alcool.

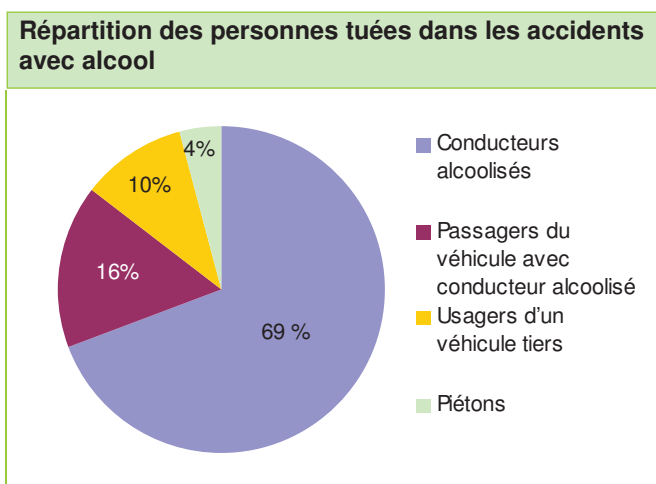
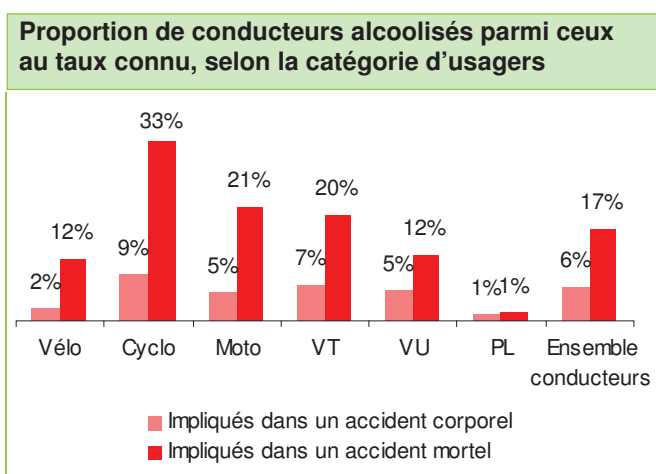
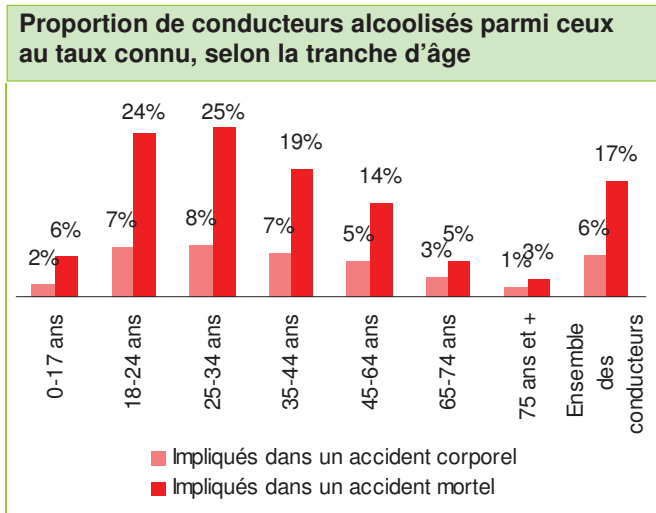
Estimation du risque

L'étude SAM² rapporte que **le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 en moyenne chez les conducteurs alcoolisés**. Le risque d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 3 pour un taux de 0,5 g/l de sang, par 8 pour 1 g/l, et par 32 pour 1,6 g/l³.

¹ Compte tenu de l'information manquante dans 19 % des accidents mortels, une estimation simple porterait ce chiffre à 1 009 personnes tuées en 2016 dans un accident avec un conducteur au taux d'alcoolémie illégale, contre 1 056 en 2015.

² *Stupéfiants et accidents mortels (projet SAM) - Analyse épidémiologique*, OFDT - Ifsttar, avril 2011.

³ Commission européenne, *Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of alcohol on safe driving*, projet européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), octobre 2008.



Part des conducteurs/piétons alcoolisés parmi ceux de leur classe d'âge impliqués dans un accident mortel *

| Classe d'âge | piéton | vélo | cyclo | moto | VT |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 15-17 ans | <10% | <10% | <10% | <10% | <10% |
| 18-24 ans | 10-20% | 10-20% | 10-20% | 10-20% | 10-20% |
| 25-44 ans | 10-20% | 10-20% | 10-20% | 10-20% | 10-20% |
| 45-64 ans | 10-20% | 10-20% | 10-20% | 10-20% | 10-20% |
| 65-74 ans | 10-20% | 10-20% | 10-20% | 10-20% | 10-20% |
| 75 ans et + | 10-20% | 10-20% | 10-20% | 10-20% | 10-20% |

* Données chiffrées disponibles page 10 (Aide-mémoire de l'accidentalité en France).

Conducteurs alcoolisés

En 2016, 17 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels et dont l'alcoolémie est connue ont une alcoolémie illégale. L'alcool au volant concerne toutes les générations et particulièrement les 18-24 ans et les 25-34 ans.

93 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont des hommes.

La proportion de conducteurs alcoolisés varie selon le type de véhicule :

- un conducteur de cyclo sur 3 impliqué dans un accident mortel est alcoolisé,
- seuls 1 % des conducteurs de PL impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés.

55 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents corporels et 61 % de ceux impliqués dans les accidents mortels présentent un taux supérieur ou égal à 1,5 g/l.

Piétons alcoolisés

L'alcoolémie des piétons est connue pour 57 % de ceux impliqués dans un accident mortel. En 2016, 68 piétons tués (21 % des piétons tués testés) présentent un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l. Pour 37 d'entre eux, il est supérieur à 2 g/l. 2 piétons alcoolisés tués sur 3 l'ont été hors agglomération, contre 1 sur 3 pour les piétons non alcoolisés.

Victimes des accidents avec alcool

85 % des personnes tuées dans un accident avec un conducteur alcoolisé sont soit le conducteur lui-même soit un passager de son véhicule.

La nuit et le week-end

La nuit, l'alcool est présent dans 39 % des accidents mortels du lundi au vendredi et dans 59 % des accidents mortels le week-end. **Deux tiers des accidents mortels avec alcool se produisent la nuit** (contre 30 % pour les accidents sans alcool). Les week-ends regroupent la moitié des accidents mortels avec alcool (de jour comme de nuit), et 55 % des accidents mortels impliquant un conducteur de véhicule de tourisme alcoolisé âgé de 18 à 24 ans.

Du lundi au vendredi, la fréquence horaire des accidents mortels avec alcool (nombre moyen d'accidents par heure) est 2,9 fois plus élevée entre 17 h et 2 h que pendant le reste de la journée. Le week-end (du vendredi soir au dimanche soir), le pic des accidents est décalé : de 22 h à 8 h, avec une fréquence 1,8 fois plus élevée que le reste de la journée.

Type de collision

Un accident mortel avec alcool sur 2 implique un véhicule seul sans piéton, contre 1 sur 3 pour l'ensemble des accidents mortels.

Les stupéfiants

| Accidents avec stup. | Cond positif aux stup. | Tués dans acc. avec stup. | dont Tués cond avec stup. | BH dans acc. avec stup. | dont BH cond avec stup. | T/100BH* |
|----------------------|------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|-------------------------|----------|
| 2 035 | 2 077 | 488 | 306 | 1 793 | 1 010 | 27 |

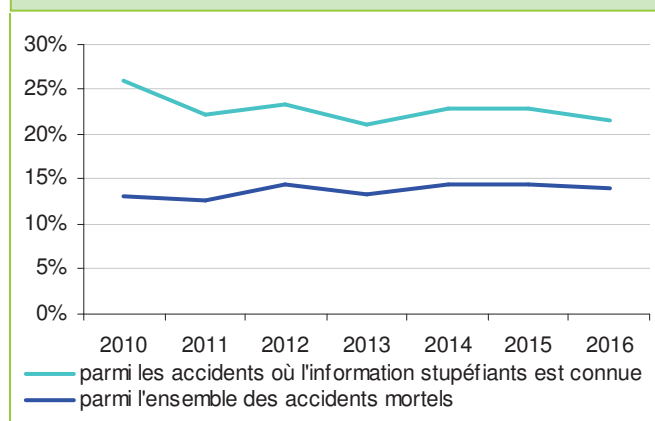
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans les accidents avec stupéfiants entre...**

| 2015 et 2016 | 2010 et 2016 |
|--------------|--------------|
| - 2,6 % | - 1,1 % |

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés (BH) dans les accidents avec stupéfiants

** Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre d'usagers tués dans les accidents avec stupéfiants a baissé en moyenne de - 1,1 % par an.

Évolution de la proportion de personnes tuées dans un accident avec stupéfiants



Nombre de personnes tuées dans les accidents...

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| avec stupéfiants | 522 | 499 | 531 | 436 | 492 | 501 | 488 |
| sans stupéfiants | 1 494 | 1 739 | 1 754 | 1 640 | 1 655 | 1 694 | 1 768 |
| Total information stupéfiants connue | 2 016 | 2 238 | 2 285 | 2 076 | 2 147 | 2 195 | 2 256 |
| Ensemble de la mortalité | 3 992 | 3 963 | 3 653 | 3 268 | 3 384 | 3 461 | 3 477 |

Part de la mortalité dans les accidents avec stupéfiants...

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| parmi les accidents où l'information stupéfiants est connue | 26% | 22% | 23% | 21% | 23% | 23% | 22% |
| parmi l'ensemble des accidents mortels | 13% | 13% | 15% | 13% | 15% | 14% | 14% |

Le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le fichier BAAC pour l'intégralité des conducteurs impliqués dans les accidents. On distingue par conséquent :

- les accidents avec stupéfiants, c'est-à-dire ceux où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif,
- les accidents sans stupéfiants, c'est-à-dire ceux où tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés négatifs aux stupéfiants,
- les accidents où l'information « stupéfiants » est indéterminée, c'est-à-dire ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur non contrôlé ou au résultat de test non connu.

L'information n'est renseignée que pour 32 % des accidents non mortels, c'est pourquoi elle n'est pas exploitée ici. Pour les accidents mortels, cette proportion s'élève à 64 % en 2016 (contre 50 % en 2010). Tous les pourcentages sont donc calculés sur ce sous-ensemble.

En 2016, 488 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants. Elles représentent 22 % des personnes tuées¹ dans les accidents mortels au résultat de test connu.

Entre 2010 et 2016, le nombre de personnes tuées dans ces accidents varie autour de 500 par an ; la proportion de personnes tuées dans ces accidents, parmi les accidents où l'information stupéfiants est connue, fluctue entre 21 % et 26 %.

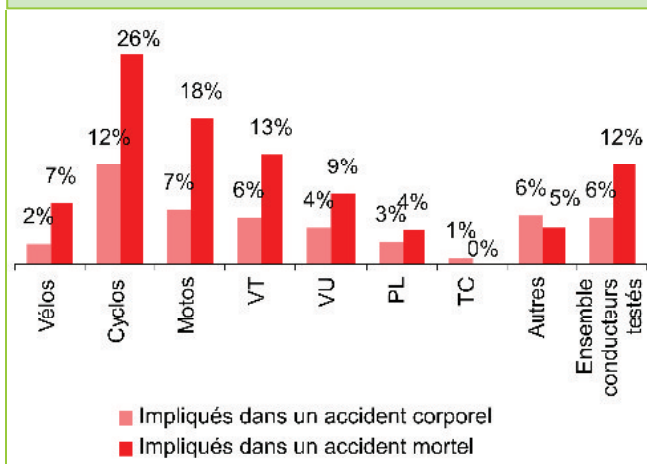
Conducteurs alcoolisés et positifs pour au moins un produit stupéfiant

Parmi les 452 conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel en 2016, **la moitié (235) présente également un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l**. Une proportion similaire est également constatée dans les accidents corporels. Dans les accidents mortels, la proportion de conducteurs alcoolisés parmi ceux positifs aux stupéfiants atteint 58 % pour les conducteurs âgés de 25 à 44 ans et 60 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme quel que soit l'âge.

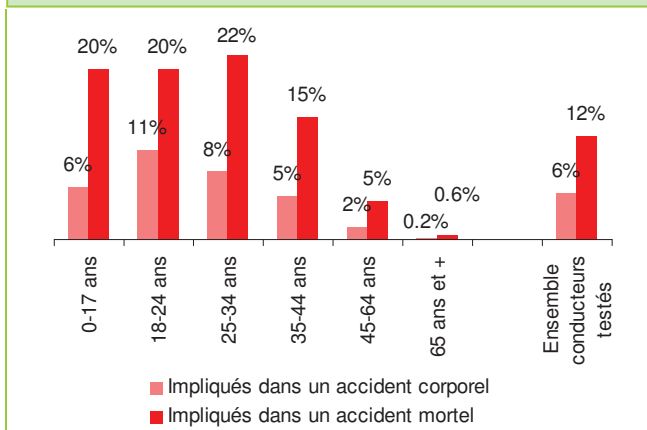
Parmi les 631 conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels et dont le résultat du test aux stupéfiants est connu, 37 % sont également positifs à au moins un stupéfiant.

¹ Compte tenu de l'information manquante dans 36 % des accidents mortels, une extrapolation simple porterait à 752 personnes tuées en 2016 avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants, contre 790 en 2015.

Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par catégorie d'usagers



Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par classe d'âge



Exemple de lecture : parmi les conducteurs âgés de 18 à 24 ans impliqué dans un accident mortel et testés, 20 % sont positifs à au moins un stupéfiant.

Drogues, chiffres clés 7^{ème} édition. OFDT Juin 2017

Cannabis :

17 millions de personnes âgées entre 11 et 64 ans en ont fumé au moins une fois au cours de leur vie (expérimentateurs),
 dont 5 millions en ont fumé au cours de l'année,
 dont 1,4 million en fument au moins 10 fois par mois,
 dont 700 000 usagers quotidiens.

Cocaïne :

2,2 millions d'expérimentateurs,
 dont 450 000 usagers dans l'année.

MDMA/Ecstasy :

1,7 million d'expérimentateurs,
 dont 400 000 usagers dans l'année.

Héroïne :

600 000 expérimentateurs.

Conducteurs positifs pour au moins un produit stupéfiant

Dans les accidents mortels, 12 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants. Cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 26 % pour les cyclomotoristes, 13 % pour les automobilistes et 4 % pour les conducteurs de poids lourds.

Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :

- à 67 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 17 % des conducteurs de motocyclette,
- à 93 % des hommes,
- à 28 % âgés de 18 à 24 ans, à 37 % de 25 à 34 ans, et à 19 % de 35 à 44 ans.

Parmi les 18-24 ans, 20 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est équivalente pour les 25-34 ans (22 %) et baisse fortement à partir de 45 ans (5 % pour les 45-64 ans).

Une analyse¹ sur les accidents mortels de 2011 où l'information sur les stupéfiants était présente a montré que sur les 12 % d'usagers contrôlés positifs, 80 % l'étaient au cannabis, généralement seul. La moitié des usagers contrôlés positifs aux stupéfiants avait entre 20 et 29 ans.

Piétons positifs pour au moins un produit stupéfiant

Un résultat de test aux stupéfiants est renseigné pour 38 % des piétons tués (215 personnes sur 559).

En 2016, 38 piétons tués sur les 215 contrôlés sont positifs aux stupéfiants. 25 de ces piétons tués sont âgés de 18 à 34 ans.

La nuit et le jour et type de journée

La nuit, les stupéfiants sont presque deux fois plus souvent présents dans les accidents mortels que le jour : ils sont présents dans 28 % des accidents mortels de nuit contre 16 % des accidents mortels de jour. Les stupéfiants sont également un peu plus souvent présents dans les accidents mortels le week-end que les jours ouvrés.

Proportion d'accidents avec stupéfiants parmi les accidents mortels renseignés

| | Jours ouvrés | Week-end | Ensemble |
|-----------------|--------------|------------|------------|
| Jour | 15% | 18% | 16% |
| Nuit | 28% | 28% | 28% |
| Ensemble | 20% | 23% | 21% |

Exemple de lecture : le week-end, la nuit, dans 28 % des accidents mortels, au moins un conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants

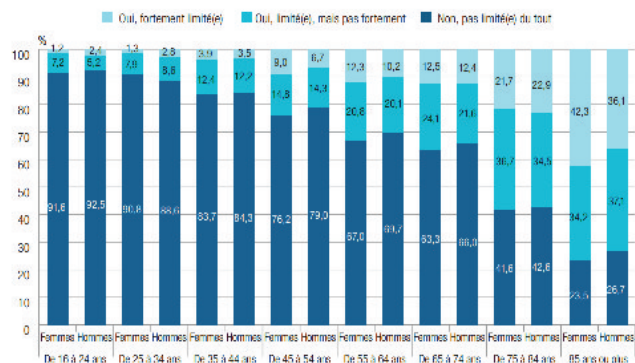
¹ Analyses réalisées par le Cerema sur la base de données VOIESUR.

La santé

La conduite est une tâche complexe qui nécessite des capacités perceptives, motrices, cognitives et des aptitudes comportementales.

Le maintien de l'autonomie de déplacement et la préservation de la capacité de conduire sont des enjeux importants de la santé et du bien-être de chaque individu. Le dépistage et la prise en charge précoce des affections permettent le plus souvent de maintenir la capacité de conduire au prix d'une surveillance régulière.

Répartition des personnes déclarant une limitation d'activité* depuis au moins six mois selon l'âge et le sexe, en 2015* (en %)



* Libellé de la question : « Depuis au moins 6 mois, en raison de problèmes de santé, êtes-vous limité(e) dans les activités que font les gens habituellement ? »
 Champ • France métropolitaine, population vivant en ménage ordinaire, âgée de 16 ans ou plus.
 Source • Enquête statistique sur les ressources et les conditions de vie SRCV-SILC (Eurostat 2015).

En 2015, un quart de la population de 16 ans ou plus déclare¹ une limitation durable (plus de 6 mois) dans leurs activités habituelles en raison de problèmes de santé. Cette proportion est faible chez les jeunes (moins de 10 % chez les 16-24 ans), et augmente progressivement avec l'âge (30 % chez les 55-64 ans et 3 personnes sur 4 chez les 85 ans ou plus).

Les normes minimales d'aptitude médicale à la conduite d'un véhicule à moteur sont définies en Annexe III des mises à jour de la directive relative au permis de conduire depuis 1980, transposée en droit français par l'arrêté du 21 décembre 2005 modifié. Les articles 8 et 9 de la version 2006/126/CE prévoient l'évolution des textes selon les progrès scientifiques et techniques. C'est ainsi qu'ont évolué les normes de la vision, celles relatives à l'épilepsie et au diabète, à l'apnée du sommeil et dernièrement aux maladies cardio-vasculaires, traitées dans la version 2016/1106/CE.

Alors que le médecin traitant a un rôle de conseil, si en dépit d'une prise en charge persiste la nécessité d'une limitation de validité ou un aménagement du permis, seul un médecin agréé du permis de conduire pourra suivre l'aptitude médicale à la conduite et donner un avis au préfet.

Les addictions

Les quantités d'alcool vendues en France ont fortement baissé depuis 1960, principalement du fait du recul de la consommation de vin. Mais la France reste un des pays parmi les plus consommateurs d'alcool au monde. Selon l'OFDT², l'usage quotidien concerne 10 % des adultes de 18 à 75 ans. 18 % des garçons de 17 ans et 7 % des filles déclarent une consommation régulière (au moins 3 fois par semaine). Un jeune de 17 ans sur deux déclare une alcoolisation ponctuelle importante au cours du mois écoulé. En 2014, 8 % des 18-75 ans sont considérés comme des consommateurs à risque (3,4 millions de personnes), contre 9 % en 2010. Pour le cannabis, 11 % de la population en a consommé dans l'année ; l'usage régulier (au moins 10 fois dans le mois) concerne 3 % de la population mais 12 % des garçons de 17 ans et 6 % des filles, en hausse depuis 2011. Les implications sur l'accidentalité sont traitées p94-97.

Elaboré et validé au cours du programme « Boire moins c'est mieux » porté par l'ANPAA (Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie), le questionnaire FACE de « repérage précoce et intervention brève » permet au médecin traitant d'aider le patient à identifier si ses pratiques relèvent d'une consommation à risque voire d'une dépendance nécessitant une aide médicale.



Repérage précoce et intervention brève Questionnaire FACE

Elaboré et validé au cours du programme «Boire Moins C'est Mieux» porté par l'ANPAA

| | | | | | Score |
|--|----------------------------|---------------------|------------------------|----------------------------|-------|
| 1. A quelle fréquence vous arrive-t-il de consommer des boissons contenant de l'alcool ? * | | | | | |
| Jamais | Une fois par mois ou moins | 2 à 4 fois par mois | 2 à 3 fois par semaine | 4 fois ou plus par semaine | |
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| 2. Combien de verres standards buvez-vous au cours d'une journée ordinaire où vous buvez de l'alcool ? * | | | | | |
| Un ou deux | Trois ou quatre | Cinq ou six | Sept à neuf | Dix ou plus | |
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| 3. Votre entourage vous a-t-il fait des remarques au sujet de votre consommation d'alcool ? ** | | | | | |
| Non = 0 | | Oui = 4 | | | |
| 4. Avez-vous déjà eu besoin d'alcool le matin pour vous sentir en forme ? ** | | | | | |
| Non = 0 | | Oui = 4 | | | |
| 5. Vous arrive-t-il de boire et de ne plus vous souvenir ensuite de ce que vous avez pu dire ou faire ? ** | | | | | |
| Non = 0 | | Oui = 4 | | | |
| Interprétation : (* Au cours des 12 derniers mois ** Au cours de la vie entière) | | | | | |
| TOTAL | | | | | |

- Pour les femmes, un score supérieur ou égal à 4* indique une consommation à risque.
- Pour les hommes, un score supérieur ou égal à 5 indique une consommation à risque.
- Un score supérieur ou égal à 9 est, dans les deux sexes, en faveur d'une dépendance.
- * Pour toutes et tous, une «intervention brève» (conseil structuré de réduction de la consommation) est indiquée pour un score de 5 à 8.

Fumez vous ? Quoi ? Si cannabis : Questionnaire CAST cf. OFDT

| Au cours des 12 derniers mois (une seule croix par ligne) | | OUI | NON |
|--|--|-----|--------------|
| 1. Avez-vous déjà fumé du cannabis avant midi ? | | | |
| 2. Avez-vous déjà fumé du cannabis lorsque vous étiez seul(e) ? | | | |
| 3. Avez-vous déjà eu des problèmes de mémoire quand vous fumez du cannabis ? | | | |
| 4. Des amis ou des membres de votre famille vous ont-ils déjà dit que vous devriez réduire votre consommation de cannabis ? | | | |
| 5. Avez-vous déjà essayé de réduire ou d'arrêter votre consommation de cannabis sans y parvenir ? | | | |
| 6. Avez-vous déjà eu des problèmes à cause de votre consommation de cannabis (dispute, bagarre, accident, mauvais résultats à l'école...)? | | | |
| Interprétation : | | | TOTAL |

- Deux réponses positives au test doivent vous amener à vous interroger sur les conséquences de votre consommation.
- Trois réponses positives ou plus doivent vous amener à demander de l'aide.

¹ L'état de santé de la population en France. Rapport 2017. Saint-Maurice : Santé publique France; 2017. 436p.

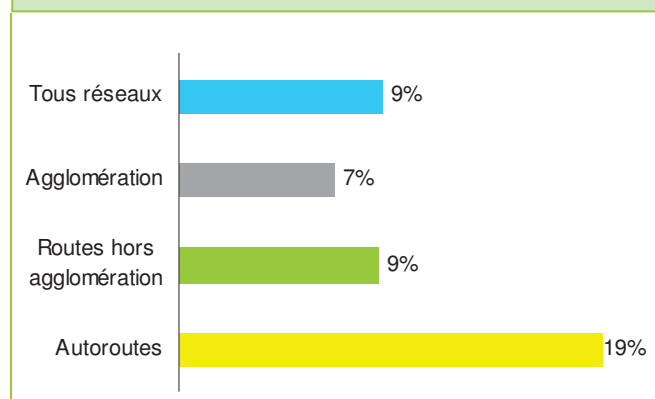
² Drogues, chiffres clés 7ème édition. OFDT Juin 2017

Dans le fichier BAAC, le **facteur « malaise-fatigue »** est plus souvent mis en avant après 45 ans : il atteint 26 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués âgés de 65 à 74 ans et 28 % des 75 ans et plus. Il est présent dans 9 % de la mortalité routière en 2016, soit 310 personnes tuées (19 % sur autoroutes et 9 % sur routes hors agglomération).

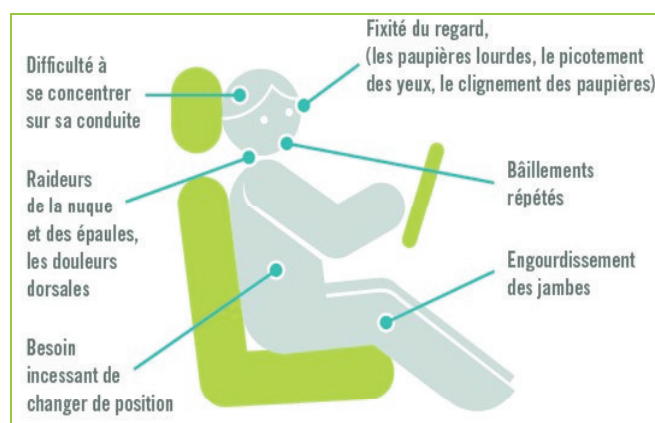
Part des conducteurs de véhicule de tourisme tués avec le facteur « malaise-fatigue » selon l'âge

| Classe d'âges | Conducteurs VT tués avec facteur malaise / fatigue | Total conducteurs VT tués | Part des conducteurs VT tués avec facteur malaise / fatigue |
|-----------------|--|---------------------------|---|
| < 18 ans | 0 | 3 | - |
| 18-24 ans | 12 | 272 | 4% |
| 25-44 ans | 13 | 421 | 3% |
| 45-64 ans | 41 | 277 | 15% |
| 65-74 ans | 34 | 132 | 26% |
| 75 et + ans | 59 | 208 | 28% |
| Ensemble | 159 | 1313 | 12% |

Proportion de personnes tuées dans un accident avec le facteur « malaise-fatigue » présent chez au moins un conducteur impliqué, selon le milieu



Exemple de lecture : en agglomération, 7 % des personnes tuées le sont dans un accident où le facteur « malaise-fatigue » est mis en évidence chez au moins un conducteur.



Seule solution pour lutter contre la somnolence : faire une pause et dormir au moins un quart d'heure.

La prise de médicaments

La part des accidents attribuable aux médicaments en France est certes inférieure à celles d'autres facteurs de risque (vitesse, alcool, drogues...), mais elle reste cependant significative et se situe entre 3 % et 4 %¹.

L'impact d'un médicament sur les capacités de conduite dépend de la nature de la molécule active, des effets indésirables qu'elle peut provoquer (sur la vigilance, la coordination, le comportement ou la vision), de la dose, de la voie d'administration, de la durée du traitement, de la pathologie visée par le traitement, et des interactions éventuelles avec d'autres médicaments, l'alcool ou les stupéfiants. Depuis 2005, les médicaments sont classés en 3 niveaux de risque (pictogramme jaune-1, orange-2 ou rouge-3 apposé sur la boîte, complété d'une mise en garde écrite). La liste des médicaments concernés a été actualisée par arrêté du 13 mars 2017. Un sur-risque d'accident¹ est confirmé pour les médicaments de pictogramme 2 ou 3. Les médicaments présentant un risque pour la conduite sont par exemple les benzodiazépines (hypnotiques et anxiolytiques) dans la moitié des cas, les antidépresseurs, antiépileptiques ou substituts des stupéfiants... Selon l'OFDT, 13 % de la population a utilisé des benzodiazépines au moins une fois dans l'année. 65 % sont des femmes.

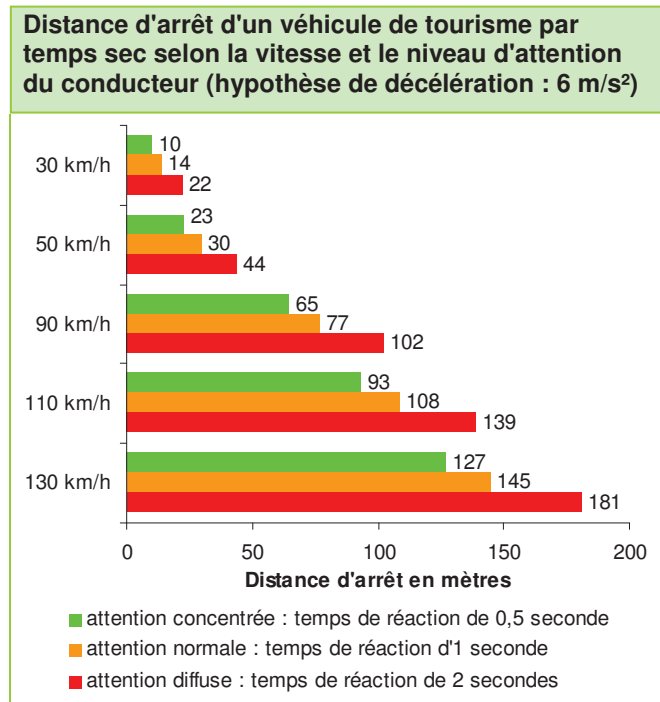
Somnolence - hypovigilance

L'**hypovigilance** est un concept plus vaste que la somnolence (état intermédiaire entre veille et sommeil qui se traduit souvent par une envie impérieuse de dormir). Les facteurs de dégradation de la vigilance (état de veille) peuvent être multifactoriels : fatigue liée au temps - à la complexité de la conduite, privation chronique de sommeil, privation de sommeil dans les 24h précédant la conduite, consommation d'alcool, de stupéfiants, de médicaments psychotropes. Le risque de baisse de vigilance est important au cours d'une tâche routinière réalisée en début d'après-midi. Des pathologies du sommeil peuvent aussi être en cause ; la plus fréquente, le syndrome d'apnée du sommeil, toucherait 3 % à 5 % de la population adulte. Selon une étude² réalisée à partir de l'analyse détaillée d'accidents corporels, le facteur « perte de vigilance » est présent dans 12 % des accidents, dont parmi eux 72 % pour lesquels la survenue de cette défaillance est déterminante dans l'occurrence de l'accident. 77 % des conducteurs concernés perdent le contrôle de leur véhicule (50 % en section rectiligne et 27 % en courbe). L'altération des capacités de conduite correspond dans 63 % des cas à un endormissement qui s'explique la plupart du temps par la fatigue, une alcoolémie élevée ou la prise d'autres produits psychoactifs.

¹ CESIR-III - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière, INSERM, 2016.

² Léger D., Ement P., *Somnolence et risque accidentel*, La Presse Médicale, 2015.

Le défaut d'attention



Dans ce rapport, l'OMS cite une étude australienne lors de laquelle un conducteur sur six a indiqué envoyer régulièrement des messages texte tout en conduisant : « La proportion de conducteurs utilisant la messagerie texte tout en conduisant semble plus élevée chez les conducteurs jeunes et/ou inexpérimentés : [...] 58 % des conducteurs âgés de 17 à 29 ans lisent régulièrement des messages texte tout en conduisant ; 37 % d'entre eux en envoient ».

Source : Site internet de l'OMS, *L'utilisation des téléphones mobiles : la distraction au volant, un problème qui s'aggrave*, OMS.II.NHTSA (U.S.), 2011.

La conduite nécessite une information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), les distractions contribueraient à 10 % des accidents mortels en Nouvelle-Zélande et 16 % aux USA. En France, 9 % des accidents mortels présenteraient un facteur causal « inattention ou téléphone » (source APAM). Il existe plusieurs types de distracteurs (visuels, manuels, cognitifs ou auditifs) provenant de sources internes ou externes au véhicule. En particulier, le « mind wandering » (« être perdu dans ses pensées ») augmente fortement le risque d'accident.

L'attention du conducteur est plus ou moins mobilisée selon l'expérience acquise de la conduite. Ainsi le conducteur novice n'a que peu d'automatismes en place et dispose de peu de disponibilité attentionnelle pour appréhender et gérer des situations de conduite complexes. Des études relèvent que le défaut d'attention est présent (selon la portée que l'on donne à la notion d'attention perturbée) dans 25 % à 50 % des accidents corporels. Parmi ces accidents, dans un accident sur deux, il s'agit d'une conduite sur des trajets connus¹. En France, en 2016, une « attention perturbée » est relevée comme facteur d'occurrence à hauteur de 9 % des personnes tuées, soit 310 personnes.

Téléphoner en conduisant

Selon l'expertise collective Ifsttar-Inserm², une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel et près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. On peut ajouter que le risque serait similaire entre téléphoner avec ou sans « kit mains libres » en raison de la composante cognitive de la distraction.

Les observations³ des véhicules en circulation de jour ont relevé que 3,1 % des automobilistes, 5,2 % des conducteurs de VU et 4,9 % des conducteurs de PL observés utilisaient un téléphone tenu en main ou à l'oreille. Dans les grandes agglomérations, 4,8 % des cyclistes observés utilisaient un téléphone et 1,8 % supplémentaires portaient une oreillette ou un casque audio. Pour les automobilistes, le taux d'usage du téléphone est plus élevé dans les grandes agglomérations (4,3 %) que sur les routes hors agglomération (3,1 %) ou les autoroutes de liaison (1,7 %).

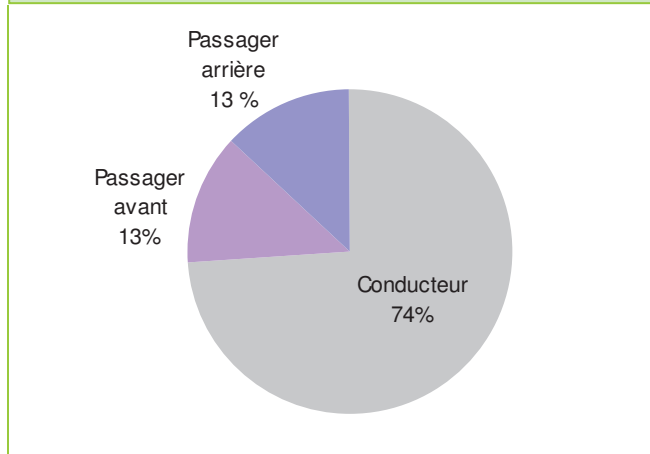
¹ VAN ELSLANDE, Pierre et al. : *De la vigilance à l'attention – Influence de l'état psychologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents*, Les collections de l'INRETS, n° 280, 2009.

² *Téléphone et sécurité routière, expertise collective*, Ifsttar-Inserm, avril 2011.

³ *Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2016*, ONISR, 2017.

La ceinture

Répartition des 354 personnes tuées non ceinturées selon la place dans le véhicule



Nombre de personnes tuées non ceinturées, selon la catégorie de véhicules

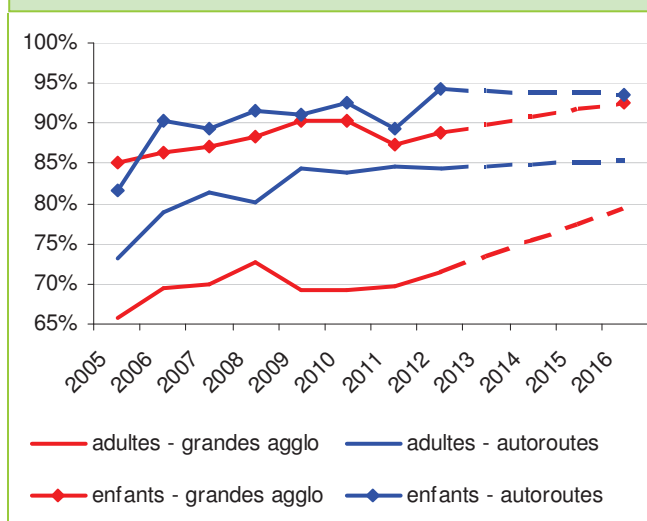
| | 2016 | Total 2010-2016 | | |
|----------------------------|------------|-----------------|------------|----------|
| | VT | PL | VU | Autocar |
| Conducteurs non ceinturés | 226 | 88 | 200 | 1 |
| Passagers non ceinturés | 83 | 8 | 61 | 5 |
| dont pass. Avant | 42 | - | 30 | - |
| dont pass. Arrière | 41 | - | 31 | - |
| Total non ceinturés | 309 | 96 | 261 | 6 |

Taux de non ceinturés parmi les usagers tués, selon la catégorie de véhicules

| | 2016 | Total 2010-2016 | | |
|---------------------|------------|-----------------|------------|-------------|
| | VT | PL | VU | Autocar |
| Conducteurs | 19% | 30% | 31% | n.s. |
| Passagers | 21% | n.s. | 32% | n.s. |
| dont pass. Avant | 17% | - | 27% | - |
| dont pass. Arrière | 27% | - | 41% | - |
| Tous usagers | 20% | 30% | 31% | n.s. |

n.s. : non significatif

Évolution du taux de port de la ceinture aux places arrière des véhicules de tourisme, par type de réseau³



Obligation du port de la ceinture de sécurité

Le port obligatoire de la ceinture a été introduit progressivement. En 1970, l'installation de ceintures trois points est imposée à l'avant des voitures particulières neuves. Puis le port de la ceinture est rendu progressivement obligatoire, à l'avant en 1973 hors agglomération puis en 1979 sur tous réseaux, et à l'arrière en 1991. A partir de 2002, l'absence de port de la ceinture est une infraction de 4^{ème} classe et conduit à un retrait de trois points. En 2003, le port de la ceinture devient obligatoire pour les chauffeurs de poids lourds et les occupants d'autocars. 154 829 infractions ont été relevées en 2016¹.

Défaut de port de la ceinture

Le port de la ceinture reste un enjeu important. En 2016, 354 personnes tuées dans des véhicules de tourisme (VT), véhicules utilitaires (VU), poids lourds ou autocars ne portaient pas leur ceinture, soit 20 % des personnes tuées pour lesquelles le port de la ceinture est renseigné. En 2016, ce taux est de 20 % pour les véhicules de tourisme ; sur la période 2010-2016², il est de 31 % pour les véhicules utilitaires et 30 % pour les poids lourds.

Le défaut de port de la ceinture est particulièrement élevé :

- parmi les **occupants de véhicules dont le conducteur est alcoolisé** : 38 % des personnes tuées dont le port de la ceinture est renseigné **ne portaient pas de ceinture** ;
- dans les accidents de nuit : 26 % des personnes tuées dont le port de la ceinture est renseigné ne portaient pas de ceinture.

Les observations³ de véhicules de tourisme de jour en circulation montrent que la ceinture aux places avant est portée légèrement plus souvent hors agglomération (99 %) qu'en agglomération (98 %). Aux places arrière, le taux de port est plus fort sur autoroute (89 %) qu'en agglomération (87 %), et le taux de port par les adultes est très nettement inférieur à celui des enfants : l'écart est de 9 % sur autoroute et de 14 % en agglomération. Les bénéfices apportés par la ceinture de sécurité sont certes limités en cas de collision latérale ou lorsque la vitesse de choc est élevée, les organes internes du corps humain résistant mal aux fortes décélérations. Mais des gains de vies sont encore à espérer si tous les usagers s'attachaient, puisqu'on constate nettement plus de personnes non attachées parmi les personnes tuées que dans les observations en circulation.

¹ Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2016, ONISR, 2017.

² Cumul sur la période 2010-2016 : le nombre de personnes tuées dans ces véhicules est trop faible annuellement.

³ Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2016, ONISR, 2017.

L'équipement du cycliste

Les équipements obligatoires à vélo

Le vélo doit comporter :

- deux freins, avant et arrière,
- un feu avant jaune ou blanc,
- un feu arrière rouge,
- un avertisseur sonore,
- des catadioptres (dispositifs rétro réfléchissants) de couleur rouge à l'arrière, blanche à l'avant, orange sur les côtés et sur les pédales.

Le port d'un gilet rétro réfléchissant certifié est obligatoire pour les cyclistes hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante.

Non-port du casque pour les cyclistes tués

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Nombre de cyclistes tués non casqués | 22 | 19 | 43 | 23 | 38 | 39 | 37 |
| Taux de non-port du casque parmi les cyclistes tués (cas connu) | 31.9% | 28.8% | 47.8% | 28.4% | 40.4% | 41.1% | 35.1% |

Non-port du casque pour les cyclistes blessés hospitalisés

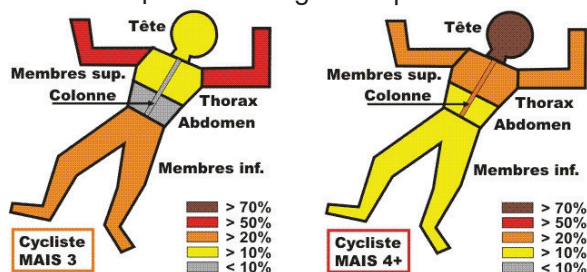
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Nombre de cyclistes BH non casqués | 213 | 235 | 197 | 179 | 237 | 271 | 333 |
| Taux de non-port du casque parmi les cyclistes BH (cas connu) | 40.3% | 36.8% | 35.4% | 31.5% | 36.3% | 30.1% | 35.9% |

Blessures graves¹ des cyclistes

M.AIS 3 : usagers avec au moins une lésion de niveau 3, les lésions de niveau 1 et 2 sont représentées.

M.AIS 4+ : usagers avec au moins une lésion de niveau 4 ou 5, les lésions de niveau 1, 2 et 3 sont représentées.

Une victime présente en général plusieurs lésions.



76 % des cyclistes M.AIS 4+ sont blessés à la tête, 37 % à la face, 40 % au thorax et 34 % aux membres supérieurs.

Source : Registre du Rhône, 2006-2012

Défaut de port de casque et autres équipements de sécurité

En 2016, dans le fichier BAAC, l'information du port du casque est manquante pour 35 % des cyclistes tués ou blessés hospitalisés.

Sur 162 cyclistes tués et sur 1 455 cyclistes blessés hospitalisés un quart d'entre eux ne portaient pas de casque.

Depuis 2010, parmi les cyclistes tués ou blessés hospitalisés, le taux de port du casque évolue entre 61 % et 69 %.

Protection et visibilité

Selon une étude de l'IFSTTAR, le port du casque diminuerait le risque de blessures sérieuses (M.AIS 3) à la tête de 67 % chez les cyclistes blessés en agglomération et de 93 % chez les cyclistes blessés hors agglomération. Le risque de blessures au visage serait diminué de 28 %². Le projet TEVU de l'université de Strasbourg (page 130), confirme la forte réduction du risque de fracture crânienne.

D'après l'IRTAD³ (rapport 2013), qui regroupe les statistiques des pays de l'OCDE, la mortalité cycliste entre 1990 et 2011 a baissé de - 45 % dans les pays n'ayant aucune réglementation sur le port du casque cycliste, contre - 53 % dans les pays ayant commencé à le rendre obligatoire pour certains usagers (enfants) ou certaines circonstances (milieu urbain ou interurbain).

Evolution de la réglementation

Depuis le 22 mars 2017, en application de la mesure n° 16 du Comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015 visant à réduire la gravité des blessures au visage et les risques de traumatismes crâniens des enfants pratiquant le vélo, le décret n° 2016-1800 prévoit l'obligation pour les conducteurs et les passagers de cycle, âgés de moins de douze ans, de porter en circulation un casque attaché et conforme à la réglementation relative aux équipements de protection individuelle. Les adultes transportant ou accompagnant les enfants pourront être sanctionnés, en cas de non port de casque par ces derniers, par une amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

¹ Définition du blessé grave p. 35.

² Amoros E., Chiron M., Martin J., Thélot B et Laumon B., *Bicycle helmet wearing and the risk of head, face, and neck injury: a French case-control study based on a road trauma registry*, IFSTTAR, 2011.

³ International Traffic Safety Data and Analysis Group.

L'équipement en deux-roues motorisé

Les équipements obligatoires pour les usagers de 2RM

Le port du casque est rendu progressivement obligatoire pour les conducteurs de 2RM, d'abord par arrêté de 1961 pour les conducteurs de motocyclette circulant hors agglomération. Puis pour tous les motocyclistes, conducteurs et passagers, le port du casque homologué devient obligatoire en 1973 sur tous les réseaux. Enfin, pour les cyclomoteuristes, il devient obligatoire hors agglomérations en 1976 puis en toutes circonstances depuis 1980. Les usagers de deux-roues motorisés doivent détenir un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation depuis le 1^{er} janvier 2016 en cas d'arrêt d'urgence. Depuis le 20/11/2016, le port des gants de motocyclisme certifiés CE est obligatoire pour les usagers de 2RM afin de limiter les blessures aux mains et aux avant-bras.

Non-port du casque pour les motocyclistes tués

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| Nombre de motocyclistes tués non casqués | 14 | 16 | 20 | 24 | 18 | 24 | 21 |
| % de non-port du casque parmi les motocyclistes tués (cas connus) | 2.1% | 2.2% | 3.1% | 3.9% | 3.0% | 4.0% | 3.8% |

Non-port du casque pour les cyclomoteuristes tués

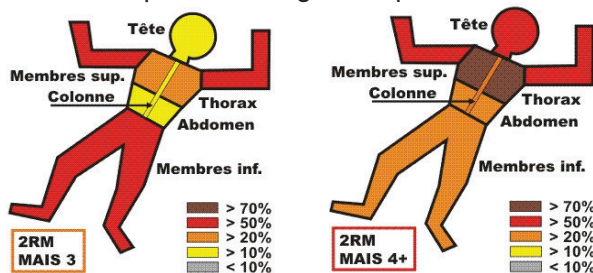
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|
| Nombre de cyclomoteuristes tués non casqués | 28 | 21 | 25 | 19 | 18 | 14 | 11 |
| % de non-port du casque parmi les cyclomoteuristes tués (cas connus) | 12.3% | 10.8% | 15.7% | 13.1% | 11.9% | 9.7% | 9.6% |

Blessures graves des usagers de 2RM

M.AIS 3 : usagers avec au moins une lésion de niveau 3, les lésions de niveaux 1 et 2 sont représentées.

M.AIS 4+ : usagers avec au moins une lésion de niveau 4 ou 5, les lésions de niveaux 1, 2 et 3 sont représentées.

Une victime présente en général plusieurs lésions.



72 % des 2RM M.AIS 4+ sont blessés au thorax, 52 % à la tête, 51 % aux membres supérieurs.

Source : Registre du Rhône, 2006-2012.

Défaut de port du casque en 2RM

L'infraction pour non-port du casque entraîne dès 1994 le retrait d'un point de permis, puis de trois points à partir de 2002. 36 671 infractions¹ ont été relevées en 2016.

En 2016, 380 accidents corporels (32 mortels) impliquent une victime 2RM non casquée. Ces 380 accidents se produisent de nuit dans 39 % des cas (29 % pour les accidents impliquant une victime 2RM casquée), pour 36 % le week-end, une veille de fête ou un jour de fête (27 % pour les accidents impliquant une victime 2RM casquée).

7 % des usagers 2RM dont le conducteur est alcoolisé ne portent pas de casque contre 2 % lorsque le conducteur n'est pas alcoolisé.

21 **motocyclistes** non casqués ont été tués en 2016 (dont 2 passagers), soit 4 % de la mortalité motocycliste (parmi ceux dont le port du casque est connu). Depuis 2000, ce taux oscille entre 2 % et 5 %.

11 **cyclomoteuristes** tués en 2016, (dont 2 passagers) ne portaient pas de casque, soit 10 % de la mortalité cyclomoteuriste (avec port du casque connu). Cette part oscille entre 10 % et 20 % depuis 2000.

Les observations de 2RM réalisées en circulation de jour en 2016² relèvent un taux de port du casque proche de 100 %, quel que soit le milieu (en agglomération ou hors agglomération) et le type de jour (jours ouvrés ou week-ends).

Vêtements – protection et visibilité

Outre le port obligatoire du casque, bien attaché sur la tête, il est recommandé de porter les équipements suivants : blouson (avec gilet airbag de préférence) ou veste à manches longues, pantalon ou combinaison, bottes ou chaussures montantes ; ces équipements sont obligatoires lors du passage du permis A, A1 et A2 depuis janvier 2013.

En cas de chute à faible vitesse, des équipements de protection individuelle renforcés aux articulations, gants et bottes réduiront les blessures superficielles et brûlures. L'airbag motocycliste, filaire ou radio commandé, assurera quant à lui une protection équivalente à celle du casque, sur l'ensemble des parties vitales tronc/thorax/abdomen. Le projet EFFIGAM (page 129) analyse et compare l'efficacité des différents types de gilet airbag.

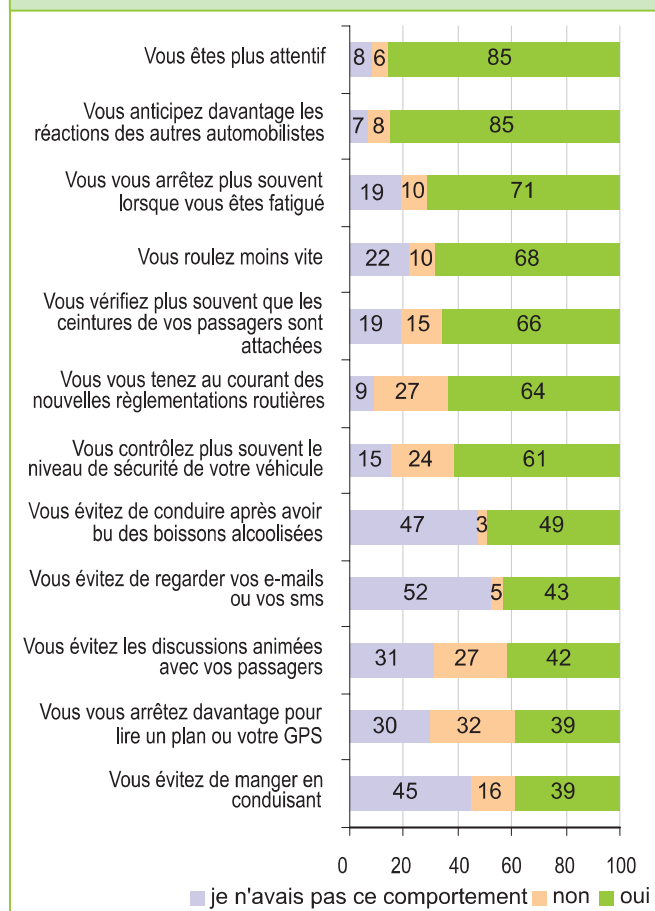
Pour améliorer leur perceptibilité dans la circulation, les 2RM ont obligation de circuler avec le ou leurs feux de croisement ou de circulation diurne allumés (art. R416-17 du code de la route).

¹ Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2016, ONISR, 2017.

² Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2016, ONISR, 2017.

Les comportements déclarés des conducteurs

Changement dans la conduite des répondants suite à des campagnes de prévention des risques d'accidents de la route (en %)



Source : Baromètre de la prévention routière, vague 2, Allianz, février 2017.

Selon une enquête de *Que Choisir* sur le réseau routier français, il ressort que 25 % des Français ne se sentent pas en sécurité sur les routes.



Source : Les Français et la vitesse, DSR/CI, 2016.

En sus de l'étude de l'accidentalité et des observations en circulation, la connaissance des comportements et réactions des usagers via des sondages d'opinion ou des « focus groups » (groupes d'une dizaine de personnes qui échangent sur le sujet) permet de mieux cibler les actions, élaborer des campagnes de prévention et en suivre l'efficacité.

Alcool et stupéfiants

D'après le 7^{ème} baromètre IPSOS-Fondation Vinci autoroutes de la conduite responsable (2017), 67 % des répondants pensent que la principale cause d'accidents mortels est « la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants ». Le comportement le plus risqué selon 63 % des interrogés est « conduire en ayant bu plus que la limite autorisée ». 39 % pensent qu'il s'agit de la conduite sous l'emprise de stupéfiants. Pourtant, 21 % des répondants s'interdisent de conduire à partir de 3 verres d'alcool mais 10 % ne font pas attention à leur consommation.

Le magazine *Circuler autrement* a publié une consultation nationale (n°180, janvier/mars 2017) : d'après les résultats de l'enquête, 82,6 % des Français pensent que l'éthylotest anti-démarrage est une mesure nécessaire pour les personnes condamnées pour conduite en état d'ivresse. 76,5 % des personnes interrogées pensent que la lutte contre l'alcool au volant et l'usage de stupéfiants est un thème à aborder en priorité dans la lutte contre l'insécurité routière.

Vitesse et inter-distances

Ce même baromètre relève que 91 % des conducteurs français ont admis dépasser de quelques km/h les limitations de vitesse (- 1 pt par rapport à 2016). 76 % déclarent ne pas respecter les distances de sécurité et avoir tendance à « coller » délibérément les véhicules qui les précèdent.

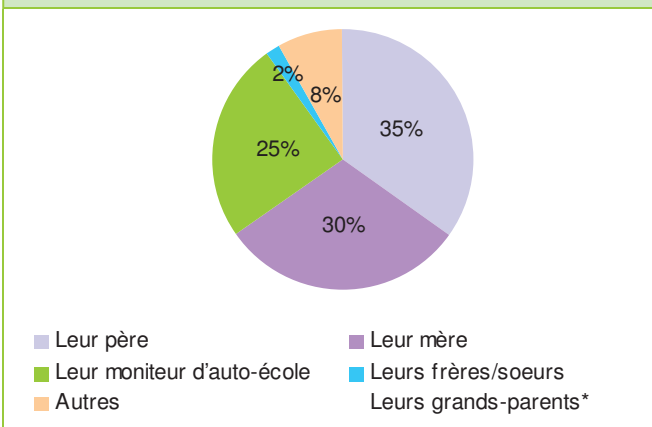
Téléphone et autres distracteurs

Selon ce même baromètre, 21 % des conducteurs utilisent le téléphone tenu en main, 17 % avec un kit mains libres malgré l'interdiction de la pratique depuis juillet 2015 et 40 % avec un système Bluetooth ou un haut-parleur intégré. Par ailleurs, 29 % (+ 3 pts) des conducteurs lisent ou envoient des SMS ou des mails, ils sont 49 % parmi les moins de 35 ans. 39 % (+ 3 pts) des automobilistes déclarent paramétrer leur GPS en conduisant.

Risque routier professionnel

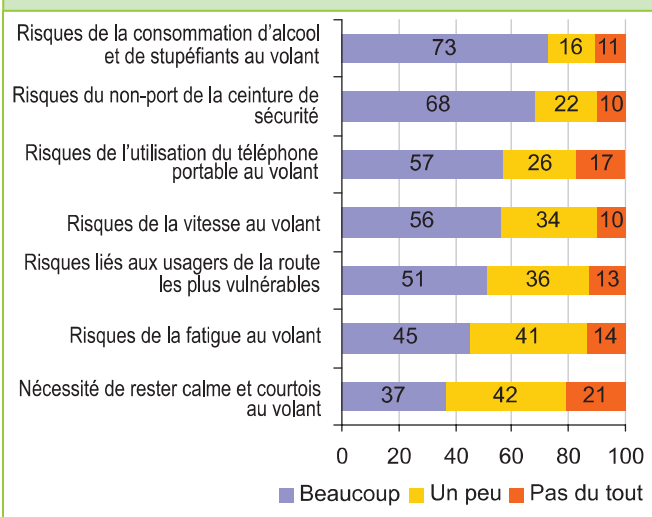
Selon un sondage de la fondation Vinci autoroutes sur la sécurité routière et les trajets professionnels, 63 % des Français actifs prennent la route pour des déplacements professionnels le matin en se sentant fatigués (72 % des moins de 35 ans). Un Français actif sur 4 consomme de l'alcool lors de repas professionnels alors qu'il reprend la route ensuite et un Français sur 5 envoie des SMS ou des e-mails professionnels au volant (1/3 des moins de 35 ans).

Selon les jeunes conducteurs, la personne qui a le plus influencé leur comportement au volant est :



* Valeur proche de 0 %.
 Source : *L'influence du comportement des parents au volant sur celui des jeunes conducteurs*, Ipsos pour la Fondation Vinci Autoroutes pour une conduite responsable, 7 novembre 2016.

Sensibilisation à la conduite responsable des jeunes conducteurs entre 18 et 25 ans par leurs parents (en %)



Source : *L'influence du comportement des parents au volant sur celui des jeunes conducteurs*, Ipsos pour la Fondation Vinci Autoroutes pour une conduite responsable, 7 novembre 2016.

La conduite des jeunes automobilistes

Le site *le-jeune-conducteur.com* a réalisé en 2017 une enquête sur la conduite des jeunes au volant possédant le permis depuis deux ans. Les jeunes sont satisfaits de leur conduite : 70 % pensent « bien conduire » et 26 % pensent « très bien conduire » contre seulement 4 % qui pensent conduire « moyennement ». 62 % des jeunes disent mieux conduire que leurs parents. Pourtant, 84 % des jeunes avouent ne pas respecter souvent les distances de sécurité, 71 % téléphonent souvent en conduisant et 63 % avouent fréquemment dépasser les vitesses autorisées.

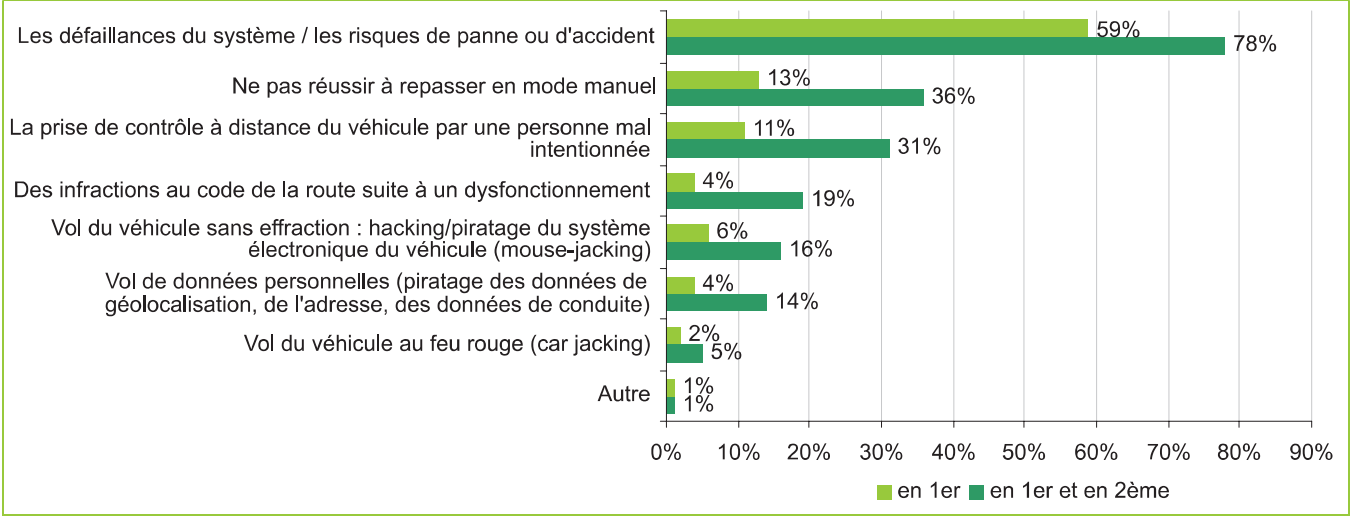
L'enquête Ipsos montre un lien entre la conduite des jeunes conducteurs et celle de leurs parents : ils disent avoir été influencés à 65 % par leurs parents. Ainsi, 37 % des jeunes dont les parents conduisaient sous l'emprise de l'alcool commettent cette infraction alors que seulement 13 % des jeunes le font lorsque leurs parents n'avaient pas ce comportement. 25 % des jeunes qui ont vu leurs parents ne pas attacher systématiquement leur ceinture avouent ne pas le faire, c'est 8 fois plus que les jeunes dont les parents ne commettaient pas cette infraction.

La voiture autonome

Selon une étude réalisée par Dekra en 2017 sur la perception des Français vis-à-vis de l'automobile connectée et autonome, 63 % des Français estiment que les voitures connectées permettent d'améliorer la sécurité routière et 41 % des français sont prêts à monter dans une voiture autonome. Malgré cela, certains risques les préoccupent (voir graphe infra).

Le sondage de Faurecia réalisé avec Odoxa (*Les Français et la voiture de demain*, 2016) montre que 60 % des Français affirment qu'ils profiteront de la conduite autonome pour pouvoir se relaxer ou dormir (68 % pour les 65 ans et plus).

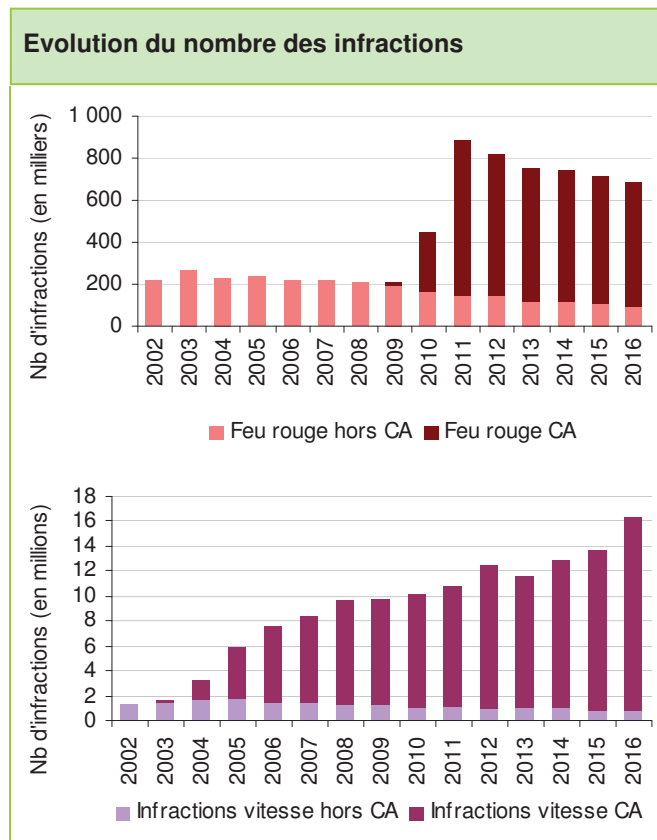
Risques qui préoccuperaient le plus les personnes interrogées si elles devaient utiliser demain un véhicule autonome ou semi-autonome



Source : *Baromètre de la prévention routière, vague 2*, Allianz, février 2017.

Les infractions

Le volume de l'ensemble des infractions (délits et contraventions relevées par les forces de l'ordre et par le contrôle automatisé) augmente de + 11,7 % en 2016 avec 27 millions d'infractions relevées (contre 24,2 millions en 2015).



Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2016, ONISR, 2017.

Dispositif du contrôle automatisé

| Radars | CA vitesse fixe | CA vitesse mobile | CA vitesse radar autonome | CA feux rouges |
|--------|-----------------|-------------------|---------------------------|----------------|
| 2003 | 48 | | | |
| 2004 | 228 | 165 | | |
| 2005 | 689 | 313 | | |
| 2006 | 822 | 457 | | |
| 2007 | 1 137 | 721 | | |
| 2008 | 1 473 | 827 | | |
| 2009 | 1 661 | 932 | | 118 |
| 2010 | 1 823 | 933 | | 435 |
| 2011 | 2 100 | 933 | | 638 |
| 2012 | 2 345 | 929 | | 713 |
| 2013 | 2 473 | 867 | | 712 |
| 2014 | 2 511 | 841 | | 770 |
| 2015 | 2 541 | 787 | 22 | 788 |
| 2016 | 2 525 | 884 | 202 | 786 |

15 % des radars automatiques fixes de vitesse sont sur autoroute, 81 % sur routes nationales ou départementales, 4 % voies communales.

34 % des radars feux rouges sont dans des agglomérations comportant plus de 500 000 habitants, 31 % entre 100 000 et 500 000 habitants et 35 % moins de 100 000 habitants.

Source : DSR-DCA

Remarque préliminaire : la modernisation des logiciels de la gendarmerie a permis de fiabiliser les extractions à des fins statistiques. Les chiffres 2015 ont été recalés afin d'afficher des évolutions pertinentes.

Contraventions

26,4 millions de contraventions ont été relevées en 2016 (+ 11,9 % par rapport à 2015). Elles représentent 97,8 % des infractions établies en 2016.

85,9 % sont des contraventions à la vitesse ou au stationnement :

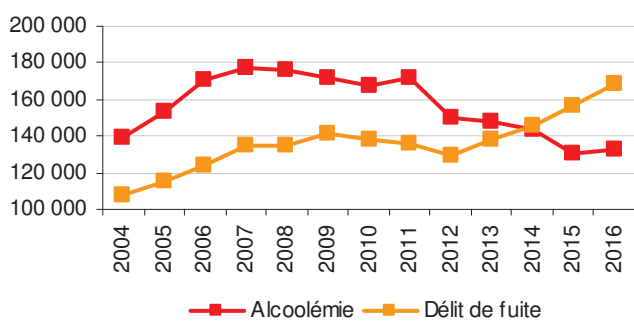
- Les infractions à la **vitesse** relevées par les contrôles traditionnels et par le dispositif de contrôle automatisé (CA), représentent 61,7 % du total avec 16,3 millions d'infractions (+ 19,9 % par rapport à 2015). 95,0 % des infractions à la vitesse sont relevées par les radars du CA vitesse (mobiles et fixes). Le nombre d'infractions relevées hors CA s'élève à 819 506 (- 6,7 %). Les excès de vitesse relevés par le CA sont à 95,4 % des excès de moins de 20 km/h. Hors CA, les excès de moins de 20 km/h ne représentent que 21,4 %, alors que 52,5 % des excès sont entre 20 et 30 km/h, 18,8 % entre 30 et 40 km/h et 7,2 % au-delà de 40 km/h.
- Les 6,4 millions d'infractions aux règles de **stationnement** (hors polices municipales) représentent 24,2 % des contraventions (+ 4,5 %).

Les autres contraventions sont réparties ainsi :

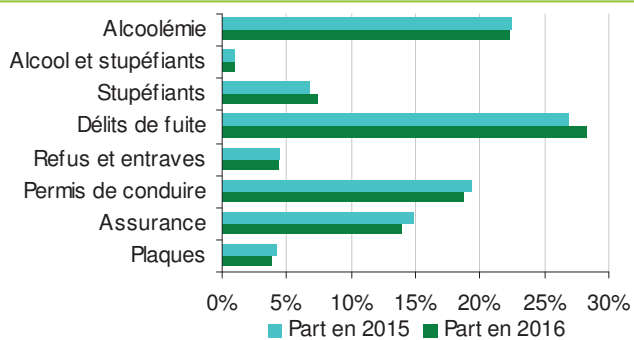
- 1,48 million d'infractions aux **règles administratives**, en baisse de - 2,9 % : elles sont constituées par des infractions non délictueuses à l'assurance, défauts de présentation de documents afférents au véhicule, circulation de véhicule sans visite technique périodique, plaques et certificats d'immatriculation non conformes.
- 802 873 infractions aux **règles de conduite** (dont usage du téléphone portable), soit - 3,5 %.
- 825 629 infractions aux **règles de priorité** (en baisse de - 4,8 %) : dont 588 790 infractions feu rouge relevées par le CA (- 3,4 %) – chiffre comprenant le franchissement de feux tricolores et au passage à niveau, 95 109 franchissements de feu rouge hors CA (- 8,5 %), et 100 762 non-respect du panneau « stop » (- 2,7 %).
- 82 397 **alcoolémies contraventionnelles** (taux inférieur à 0,8 g/l de sang), en baisse de - 1,7 %.
- 369 228 infractions pour défaut dans les équipements des utilisateurs ou de l'état des **véhicules** en baisse de - 9,8 %, dont 36 671 infractions pour **défaut de port du casque**, en baisse de - 23,3 % et 154 829 pour **défaut de port de la ceinture** de sécurité, en baisse de - 9,7 %.

Avec 16,1 millions de contraventions enregistrées, les radars du CA vitesse (2 529 radars fixes et 884 mobiles) et du CA feux rouges (786) constatent 58,6 % de l'ensemble des contraventions. 2,86 millions des contraventions du CA ont été envoyées à l'étranger (+ 40,5 %) dans les 9 pays partenaires.

Evolution des délits liés à l'alcoolémie et au délit de fuite

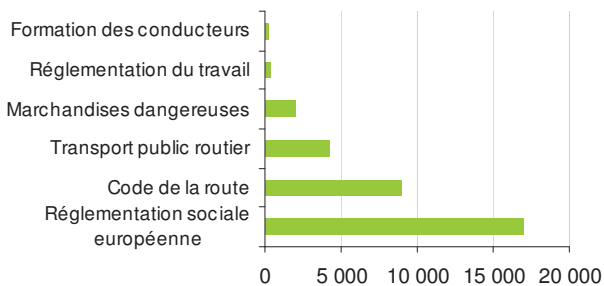


Répartition des familles de délits 2015-2016

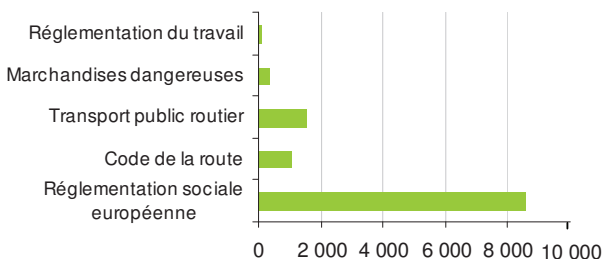


Le contrôle des transports terrestres en 2015

Le contrôle **sur route** vise tous les types de transport routier (marchandises ou transport collectif de personnes). 32 849 infractions relevées :



Le contrôle en **entreprise** vise les transporteurs routiers, les commissionnaires de transport, les entreprises de transport routier pour compte propre et les donneurs d'ordre (industriels, chargeurs). 11 726 infractions relevées :



Source : Les services chargés de la régulation des transports routiers en région, Rapport d'activité 2015, DGITM/DST, 2017.

Délits¹ routiers

595 524 délits ont été relevés en 2016, soit + 2,5 % par rapport à 2015 (*chiffres recalés*). Ils représentent 2,2 % de l'ensemble des infractions 2016.

Quatre infractions constituent 83,3 % des délits :

- 132 894 infractions relatives à l'**alcoolémie** au volant, en hausse de + 2,2 % par rapport à 2015 ;
- 168 440 **délits de fuite** après un accident, en hausse de + 7,6 % ;
- 111 844 **défauts de permis** de conduire, en baisse de - 0,4 % ;
- 82 889 **défauts d'assurance** (- 4,4 %).

Pour le reste, les principales évolutions sont :

- hausse de + 12,8 % des délits liés à l'usage de **stupéfiants**, 44 379 en 2016 ;
- baisse de - 6,2 % des délits liés aux plaques d'immatriculation, 22 846 en 2016.

Contrôles d'alcoolémie

9,8 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2016 (- 2,5 % par rapport à 2015). Cette baisse traduit une connaissance plus précise du nombre de dépistages effectués par les forces de l'ordre. 305 239 tests se sont avérés positifs, soit 3,1 % des dépistages.

- 9,6 millions de contrôles (97,5 % du total) sont préventifs (à l'initiative des forces de l'ordre) ou lors d'infractions. Ils s'avèrent positifs dans 3 % des cas.
- 86 558 contrôles ont été réalisés lors d'accidents corporels (qui incluent les accidents mortels). 5 057 usagers testés (soit 5,8 %) ont une alcoolémie supérieure au taux légal (taux de positivité identique à celui de 2015).
- 164 946 dépistages ont eu lieu lors d'accidents matériels. Ils sont positifs dans 9,6 % des cas. Ce taux, supérieur à celui observé dans les accidents corporels, s'explique par la sélection opérée pour ces tests non systématiques lors d'accidents matériels.

Contrôles de l'usage de stupéfiants

223 191 dépistages de stupéfiants ont été réalisés en 2016. Ce nombre est en hausse de + 22,4 % par rapport à 2015 en lien avec le fort investissement des forces de l'ordre sur cette thématique. 47 685 tests se sont avérés positifs (21,4 %) contre 43 022 en 2015, soit une hausse de + 10,8 %.

176 750 dépistages ont été opérés à titre préventif ou lors d'infractions, avec un taux de positivité de 25,8 %.

25 290 dépistages ont été réalisés en cas d'accidents corporels ou matériels avec un taux de positivité de 4,3 % (1 075 conducteurs testés impliqués dans les accidents corporels étaient positifs aux stupéfiants), contre 4,1 % en 2015.

¹ Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2016, ONISR, 2017.

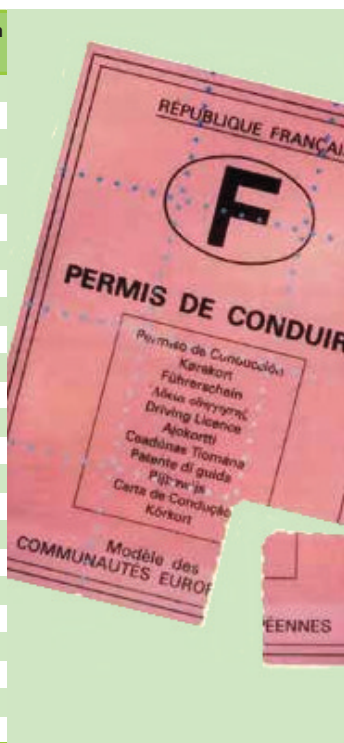
Le permis à points

Le nombre de points retirés en 2016 s'établit à 13 179 802 (+ 5,7 %) et s'accompagne d'une hausse de + 10,2 % du nombre d'infractions traitées génératrices de retrait de points.

| Synthèse générale | Année 2015 | | Année 2016 | |
|--|------------|--|------------|--|
| | Données | Ecart en valeur relative / à la même période de 2014 | Données | Ecart en valeur relative / à la même période de 2015 |
| Infractions traitées | 8 016 885 | 1.9% | 8 835 615 | 10.2% |
| Points retirés | 12 470 868 | -0.8% | 13 179 802 | 5.7% |
| Nombre de permis au solde nul | 69 050 | -10.7% | 63 170 | -8.5% |
| <i>Dont permis probatoires au solde nul</i> | 13 416 | -8.5% | 13 455 | 0.3% |
| Capital initial rétabli après 2 ou 3 ans | 3 350 653 | -8.8% | 3 337 392 | -0.4% |
| Récupération d'un point au bout de 6 mois / 1 an * | 4 891 086 | -7.5% | 5 373 538 | 9.9% |

* sans nouvelle infraction entraînant un retrait de 1 point.

| Année | Nb de points retirés en millions |
|-------|----------------------------------|
| 1993 | 1.2 |
| 1994 | 2.4 |
| 1995 | 2.3 |
| 1996 | 2.8 |
| 1997 | 2.9 |
| 1998 | 2.8 |
| 1999 | 2.9 |
| 2000 | 3.2 |
| 2001 | 3.2 |
| 2002 | 3.1 |
| 2003 | 4.5 |
| 2004 | 6.4 |
| 2005 | 7.5 |
| 2006 | 8.0 |
| 2007 | 9.5 |
| 2008 | 9.5 |
| 2009 | 9.3 |
| 2010 | 10.1 |
| 2011 | 12.1 |
| 2012 | 14.3 |
| 2013 | 13.5 |
| 2014 | 12.5 |
| 2015 | 12.4 |
| 2016 | 13.2 |



Points retirés en 2016 selon l'infraction

- 8,6 millions : excès de vitesse
- 1,9 million : règle de priorité
- 0,91 million : téléphone tenu en main
- 0,84 million : alcoolémie
- 500 000 : règles de circulation
- 301 000 : ceinture de sécurité
- 130 000 : stupéfiants

52,5 % des points sont retirés pour des infractions à **1 point**. Ces retraits augmentent de + 14 % par rapport à 2015 mais la situation est contrastée : le nombre de points perdus pour excès de vitesse inférieurs à 20 km/h diminue encore de - 0,6 % en agglomération, mais augmente de + 19,9 % hors agglomération.

7,8 % des points retirés concernent des infractions à **2 points** (tels les excès de vitesse entre 20 et 30 km/h). Les retraits de 2 points augmentent de + 1,8 %.

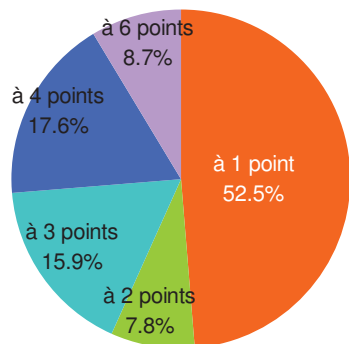
15,9 % des points retirés le sont pour des infractions à **3 points** (non-port de la ceinture de sécurité, excès de vitesse entre 30 et 40 km/h, téléphone, franchissement de ligne continue). Ces retraits diminuent de - 1,3 %, en lien avec la diminution de - 4,9 % du nombre de points retirés pour l'usage du téléphone au volant.

15,7 % des points concernent des infractions à **4 points** (non-respect d'un stop ou d'un feu rouge, circulation en sens interdit, excès de vitesse de 40 à 50 km/h). Leur nombre est en baisse de - 5,9 %, au regard notamment de la réduction du nombre d'infractions relevées pour non-respect du feu rouge.

8,3 % des points concernent des infractions entraînant un retrait de **6 points** (excès de vitesse de plus de 50 km/h, alcoolémie, etc.). Leur nombre est en baisse de - 0,1 % en particulier du fait de la baisse de - 2,4 % du nombre de points retirés pour le délit de conduite avec alcoolémie et la contravention pour alcoolémie en baisse également de - 9,6 %, et malgré une hausse de + 20 % du nombre d'infractions pour conduite sous l'emprise de produits stupéfiants.

8 conducteurs sur 10 ont toujours 12 points sur leur permis mais seuls 53,4 % des auteurs présumés d'accidents mortels disposent encore de ces 12 points sur leur permis.

Répartition du nombre de points retirés selon l'infraction en 2016

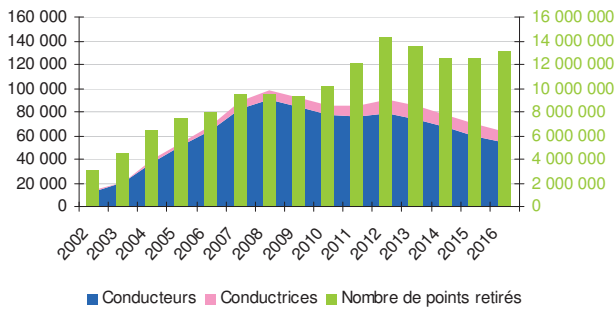


Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points – Bilan 2016, ONISR, 2017.

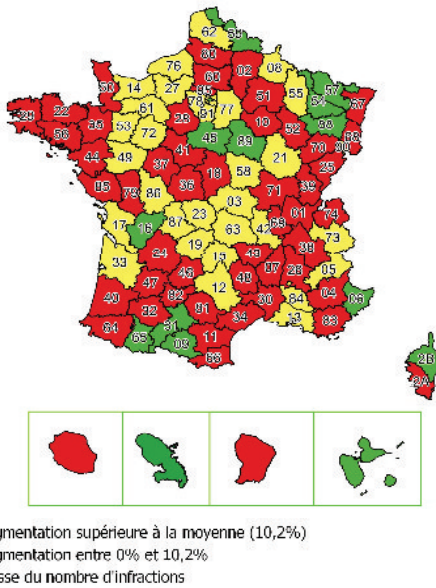
Répartition du solde de points au jour de l'accident en 2016 chez les auteurs présumés d'accidents mortels

| Solde de points | Proportion | Solde de points | Proportion |
|-----------------|------------|-----------------|------------|
| 12 points | 53.4% | 5 points | 2.7% |
| 11 points | 2.9% | 4 points | 2.4% |
| 10 points | 6.0% | 3 points | 1.1% |
| 9 points | 5.2% | 2 points | 1.1% |
| 8 points | 7.6% | 1 point | 0.5% |
| 7 points | 2.3% | 0 point | 3.7% |
| 6 points | 11.3% | | |

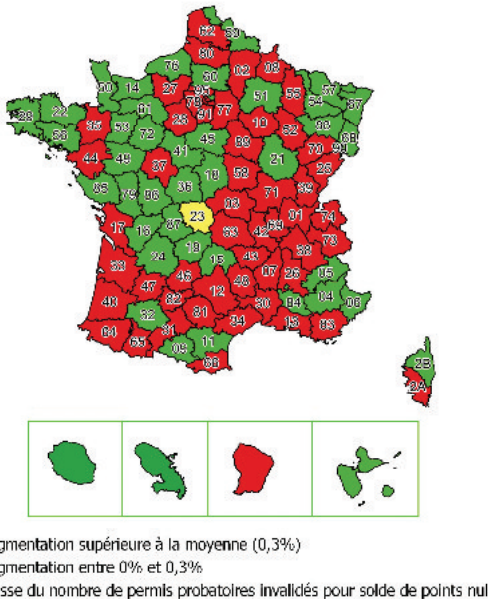
Evolution du nombre de permis invalidés pour solde de points nul, comparée à celle du nombre de points retirés



Evolution 2015-2016 du nombre d'infractions ayant entraîné un retrait de points



Evolution 2015-2016 du nombre de permis probatoires invalidés pour solde de points nul



Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points – Bilan 2016, ONISR, 2017.

Permis de conduire invalidés pour solde de points nuls

En 2016, 63 170 permis ont été invalidés pour défaut de points, en baisse de - 8,5 % par rapport à 2015. Le nombre de permis invalidés pour les femmes est en baisse pour la troisième année de - 10,1 %, et de - 8,3 % pour les hommes. Ces derniers représentent néanmoins 86,2 % des titulaires des permis invalidés en 2016.

Les permis invalidés pour un motif d'infraction unique concernent 5 695 personnes :

- 3 444 personnes pour la seule infraction de conduite en état d'ivresse ou d'alcoolémie (6 points),
- 614 personnes au seul motif de la conduite malgré l'usage de stupéfiants (6 points),
- 925 personnes pour le seul motif du non-respect du stop ou d'un feu rouge (4 points),
- 87 personnes pour le seul motif d'excès de vitesse d'au moins 50 km/h (6 points),
- seules 105 personnes ont vu leur permis de conduire invalidés pour le seul motif d'excès de vitesse de moins de 20 km/h (1 point), contre 88 en 2015.

Restitution de points

3,3 millions de conducteurs ont vu le rétablissement de leur capital initial de 12 points après 2 ou 3 ans sans nouvelle infraction, en légère baisse de - 0,4 %.

5,4 millions de conducteurs ont récupéré un point au terme de 6 mois sans nouvelle infraction, soit + 9,9 %.

En 2015, 21 005 stages ont été organisés, au profit de 330 494 stagiaires soit :

- 12 364 stages en reconstitution du capital de points (stages dits « permis à points »),
- 420 stages d'alternatives aux poursuites judiciaires ou en composition pénale (dits « justice »),
- 8 221 stages mixtes regroupant des stagiaires « permis à points » et des stagiaires « justice ».

Permis de conduire délivrés

En 2016, 830 055 permis B ont été délivrés ainsi que 52 480 permis A, 6 165 permis A1 et 60 781 permis A2.

Temporalité de la sanction

Les données sur les infractions relevées par les forces de l'ordre sont enregistrées dans le mois qui suit l'infraction. Les points sont effectivement retirés plusieurs mois plus tard :

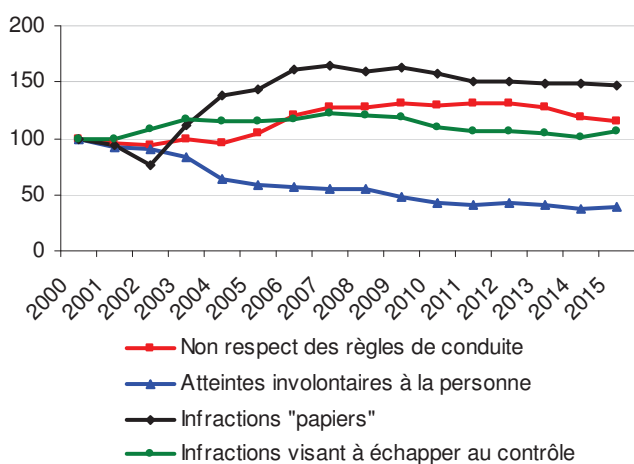
- pour les contraventions, au paiement de la contravention ou lorsque tous les recours administratifs sont épuisés,
- pour les délits, lorsque le jugement est prononcé.

Les condamnations

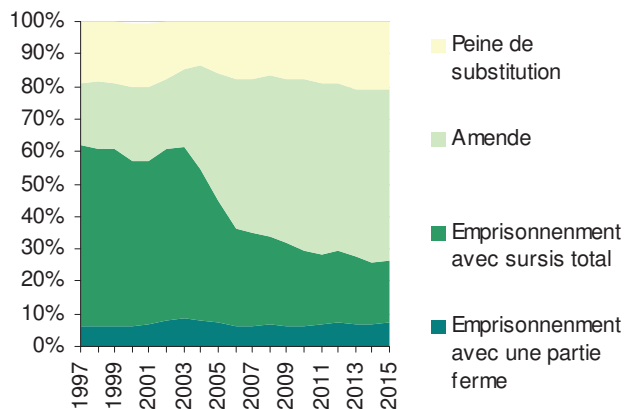
En 2015, 263 000 condamnations et compositions pénales ont sanctionné 334 600 infractions à la sécurité routière.

Ceci représente plus de 41 % des condamnations et 35 % des délits et contraventions de 5^{ème} classe sanctionnés par une condamnation ou une composition pénale.

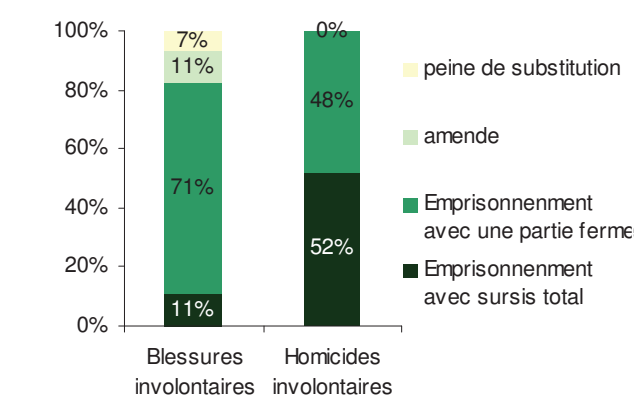
Evolution des infractions à la sécurité routière (indice 100 en 2000)



Nature des peines principales pour conduite en état alcoolique



Nombre des peines principales pour blessures/homicides involontaires en situation de conduite en état alcoolique



Cette synthèse est réalisée à partir des estimations provisoires fournies par le Ministère de la Justice.

Non respect des règles de conduite

En 2015, 150 300 condamnations (57 % du total), sanctionnant 165 700 infractions (50 % du total), se répartissent en :

- 114 800 condamnations pour **conduite en état alcoolique** : après une hausse de + 43,9 % entre 2000 et 2007, leur nombre a baissé depuis de - 21 %. 17 649 condamnations, soit 15,4 %, font état de récidive, un chiffre en baisse de - 26 % par rapport à 2011.
- 22 996 condamnations pour **conduite sous l'emprise de stupéfiants**, soit 1,5 fois de plus qu'en 2011.
- 12 487 condamnations pour **grand excès de vitesse** (50 km/h et plus), nombre équivalent à l'année précédente.

Absence de papiers en règle

88 100 condamnations (34 % du total) sanctionnent 130 000 infractions « papiers » (39 % du total). Ces infractions relatives à l'absence de permis de conduire et au défaut d'assurance se constatent fréquemment à l'occasion d'autres infractions et, de ce fait, elles sont souvent associées entre elles ou à d'autres infractions au sein d'une même condamnation.

Entre 2011 et 2015, le nombre de condamnations pour infractions « papiers » est légèrement à la baisse, résultat d'une baisse de la conduite malgré suspension de permis (- 7 %).

Obstacle au contrôle des forces de l'ordre

15 300 condamnations (6 % du total) sanctionnent 27 300 infractions (8 % du total) pour délits de fuite, refus d'obtempérer, refus de vérification de l'état alcoolique ou utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police ; ces chiffres sont stables depuis 2011.

Des emprisonnements sont prononcés dans 47 % des cas, et des emprisonnements en tout ou partie fermes dans 22 % des condamnations.

Atteintes corporelles involontaires

7 900 condamnations (3 % du total), sanctionnant 9 200 infractions (3 % du total), se répartissent en :

- 7 200 condamnations pour blessures involontaires, dont 1 700 pour conducteur en état alcoolique. L'emprisonnement est prononcé 3 fois plus souvent si le conducteur était en état alcoolique (dans 81 % des peines, contre 25 % en l'absence d'alcool).
- 757 condamnations pour homicide involontaire.



Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2015

| | Conduite sans permis | | Conduite malgré suspension de permis | |
|------------------|----------------------|--------------|--------------------------------------|--------------|
| | nombre | % | nombre | % |
| Tous | 36 663 | 100.0 | 19 924 | 100.0 |
| Hommes | 33 569 | 91.6% | 18 542 | 93.1% |
| Femmes | 3 094 | 8.4% | 1 382 | 6.9% |
| Mineurs | 1 216 | 3.3% | 0 | 0.0% |
| 18-19 ans | 4 627 | 12.6% | 204 | 1.0% |
| 20-24 ans | 9 363 | 25.5% | 3 522 | 17.7% |
| 25-29 ans | 6 446 | 17.6% | 3 907 | 19.6% |
| 30-39 ans | 8 195 | 22.4% | 5 626 | 28.2% |
| 40-59 ans | 6 085 | 16.6% | 5 793 | 29.1% |
| 60 ans et plus | 731 | 2.0% | 872 | 4.4% |
| Age moyen | 29,9 ans | | 35,8 ans | |

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique en 2015

| | Condamnés pour conduite en état alcoolique | |
|------------------|--|--------------|
| | nombre | % |
| Tous | 114 810 | 100.0 |
| Hommes | 102 282 | 89% |
| Femmes | 12 528 | 11% |
| Mineurs | 131 | 0.1% |
| 18-19 ans | 3 119 | 2.7% |
| 20-24 ans | 16 093 | 14.0% |
| 25-29 ans | 16 655 | 14.5% |
| 30-39 ans | 27 872 | 24.3% |
| 40-59 ans | 42 964 | 37.4% |
| 60 ans et plus | 7 976 | 6.9% |
| âge moyen | 38,4 ans | |

Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire, SDSE-Ministère de la Justice.

Près de **398 400 auteurs** d'infractions à la sécurité routière ont été orientés par les parquets en 2015, soit 20 % des auteurs orientés en 2015.

Les affaires de **13 %** des 398 400 auteurs se sont avérées **non poursuivables**, donc classées sans suite, parce que l'infraction n'a pas été constituée ou insuffisamment (10,2 %) ou que l'auteur est resté inconnu (2,8 %).

Selon l'âge

Si l'on exclut les mineurs qui sont peu concernés par la délinquance routière, les condamnés pour infractions à la sécurité routière sont plus âgés que l'ensemble des condamnés : la part des 18-19 ans est presque deux fois moins élevée que dans l'ensemble des condamnés. Un condamné sur trois a au moins 40 ans contre un sur quatre pour l'ensemble des condamnés majeurs.

Cette répartition par âge diffère toutefois selon la nature de l'infraction sanctionnée. Ainsi les auteurs de conduite sans permis sont très jeunes (38 % ont entre 18 et 24 ans) et on y rencontre des mineurs (3,3 %). Les jeunes sont aussi très présents chez les condamnés pour défaut d'assurance (29 %). En revanche, les condamnés pour conduite malgré suspension de permis sont plus âgés, les moins de 25 ans représentent 19 % des condamnés, et leur âge moyen est de 35,8 ans (contre 29,9 ans pour conduite sans permis et 32,6 ans sans assurance), ce qui paraît logique puisque cette infraction implique d'avoir déjà été condamné à une mesure de suspension de permis auparavant.

Les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés que ceux pour infraction « papiers » : 38,4 ans en moyenne. Les moins de 25 ans ne sont que 17 % alors que les personnes âgées de 40 ans et plus représentent 44 % des condamnés. A l'inverse, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants sont très jeunes, 45 % ont moins de 25 ans.

Chez les condamnés pour atteintes involontaires aux personnes, deux populations se distinguent nettement : d'une part les conducteurs en état alcoolique responsables d'homicide involontaire, qui sont jeunes : 49 % ont moins de 30 ans (contre 40 % sans alcoolémie) ; d'autre part les conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans présenter une alcoolémie, qui sont beaucoup plus âgés : 41 % des condamnés ont 40 ans et plus et 14 % ont au moins 60 ans pour les blessures involontaires.

Selon le sexe

Si globalement les femmes sont un peu moins représentées (9,6 %) que sur l'ensemble des condamnations délictuelles (10,6 %), la part des femmes varie d'une nature d'infraction à l'autre. Elle est particulièrement faible quand on considère la conduite malgré suspension (7 %) ou encore la conduite sous l'emprise de stupéfiants (5,7 %). La part des femmes est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (23 % en cas de blessure, 20 % en cas d'homicide). Il est à noter que la proportion de femmes s'est accrue ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique puisqu'elle est passée de 6 % en 2000 à 11 % en 2015.





Registres d'intervention

| | |
|--|------------|
| Historique | 114 |
| Le management de la sécurité routière | 116 |
| Les véhicules | 118 |
| L'infrastructure routière | 120 |
| Les usagers de la route | 122 |
| La recherche et les études | 124 |
| Panorama des observatoires de l'accidentalité prévus dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) | 126 |
| Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain | 127 |
| Vitesse des deux-roues motorisés dans 10 carrefours à feux parisiens | 128 |
| Efficacité du gilet airbag pour motocyclistes (EFFIGAM) | 129 |
| Projet Tête vulnérable (TEVU) | 130 |
| Exploitation du registre Traumabase® (connaissance des blessures des accidentés de la route sur l'Île-de-France) | 131 |
| Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM (ActuSAM) | 132 |
| Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière (CESIR III) | 133 |
| Accidentalité domicile-travail et choix modal | 134 |
| Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'expositions au risque routier (Isomerr) | 135 |
| Comparaisons internationales | 136 |

Historique

De l'après guerre à nos jours, environ 690 000 personnes ont été tuées sur les routes de France.

Carte des points noirs sur RN traités de 1983 à 1990



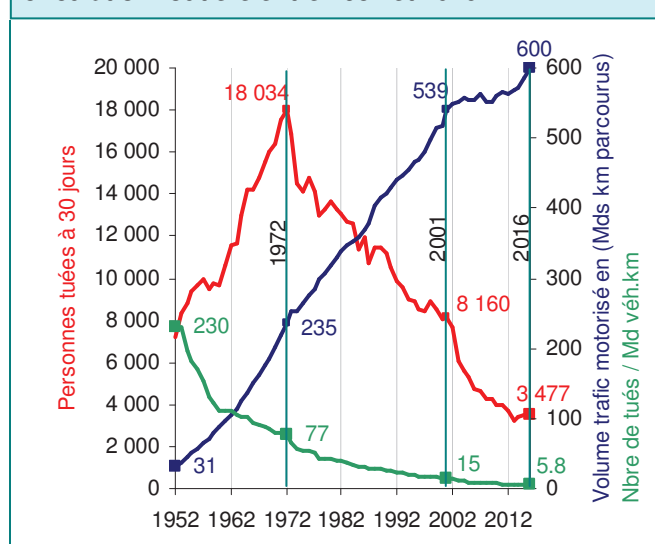
Source : Prévention routière

Opération « Mazamet, ville morte » en 1973



Source : Prévention routière

Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2016



L'amélioration de la sécurité routière résulte de l'action sur trois leviers fondamentaux indissociables : l'infrastructure (conception, entretien et exploitation), le véhicule (sécurités passive et active) et le comportement des usagers (éducation, prévention, répression). La meilleure prise en charge des blessés et les progrès médicaux complètent le dispositif.

De l'après-guerre à 1970

L'accidentalité routière explose après guerre avec l'expansion du parc automobile, des réseaux routiers inadaptés et des conducteurs insuffisamment formés. Le circuit de recueil des données d'accidents, fiabilisé en 1954, comptabilise alors 7 166 personnes tuées à 3 jours (décédées sur le coup ou dans les 3 jours suivant l'accident). La sécurité routière n'est pas encore considérée comme un enjeu de politique publique mais à partir de 1960 est lancé le traitement de points noirs. Entre 1960 et 1970, la mortalité augmente de + 56 %, le trafic est multiplié par 2,3 et le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 111 à 81.

De 1970 à 1980

La politique de sécurité routière s'organise : création du comité interministériel de la sécurité routière, nomination d'un délégué interministériel. Le pic de mortalité est atteint en 1972 : 16 545 morts comptabilisés à 6 jours (équivalant à plus de 18 000 morts à 30 jours). Cette situation est dénoncée en 1973 par les 16 000 habitants de Mazamet allongés sur le sol. Cette prise de conscience collective permet au gouvernement, d'imposer des vitesses maximales autorisées (VMA), le port de la ceinture de sécurité à l'avant et du casque pour les motocyclistes sur tous les réseaux. Durant cette décennie, la mortalité chute de - 30 % pour un trafic multiplié par 1,6. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 81 à 43.

De 1980 à 1990

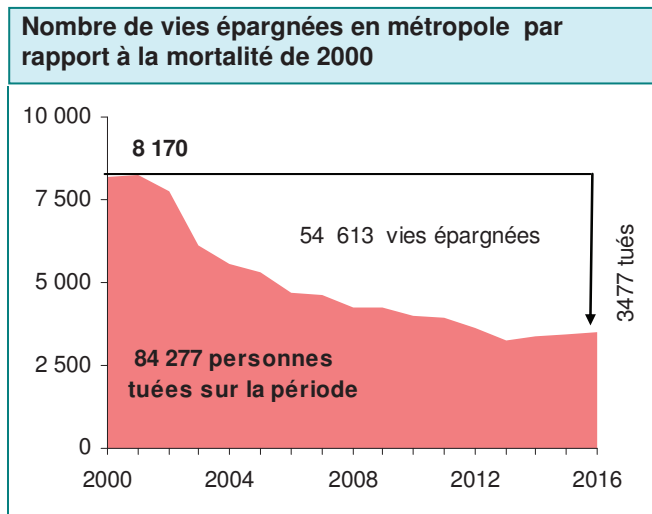
La baisse de la mortalité ralentit. La politique locale de sécurité routière est mise en œuvre avec les plans départementaux d'actions de sécurité routière et le programme REAGIR¹ à la suite de l'accident de Beaune (53 morts dont 44 enfants). Le seuil de l'alcoolémie est abaissé de 1,2 à 0,8 g/l d'alcool dans le sang. Les véhicules sont équipés de systèmes antiblocage des roues. La construction de carrefours giratoires réduit notablement le nombre des accidents mortels². De façon irrégulière, la mortalité baisse finalement de - 20 %, alors que le trafic est multiplié par 1,4. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 43 à 27.

¹ REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.

² Martine Vertet et Thierry Brenac, *Les carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière*, Colloque « La sicurezza stradale », mars 1998.



Source : Prévention routière



Réinstallation du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR)¹, le 23 janvier 2017



Source : Jérôme Groissard MI/DICOM

De 1990 à 2000

En 1989 est publié le livre blanc de la sécurité routière². Il trace les grandes orientations des futures politiques et identifie déjà la nécessité d'améliorer le contrôle/sanction. En 1990, la VMA est fixée à 50 km/h en agglomération, le seuil d'alcoolémie abaissé à 0,5 g/l et le permis à points instauré. L'essentiel du réseau autoroutier s'achève. Les véhicules sont équipés d'airbags. Le continuum éducatif se met en place. Malgré ces mesures, la mortalité ne baisse que de - 20 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de + 20 %. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit à 16 en 2000.

De 2000 à 2010

En juillet 2002, la sécurité routière est l'un des quatre chantiers prioritaires du Président de la République. Les premiers radars fixes de contrôle automatisé de vitesse sont installés. Le permis probatoire est instauré en 2004. Un dépassement du taux légal d'alcool entraîne désormais un retrait de 6 points. On compte moins de 5 000 morts en 2006 et une réduction de - 51 % de la mortalité sur la décennie. Plus de 30 000 vies ont été épargnées durant cette période, dont les trois quarts grâce à la baisse des vitesses pratiquées et 11 % grâce à l'amélioration de la sécurité du parc automobile³. Le nombre de décès par milliard de km parcourus s'établit en 2010 à 7,1. Le trafic n'a progressé que de + 7 % depuis 2000.

De 2010 à 2016

Durant toute cette période la sécurité routière reste une politique prioritaire. L'objectif fixé par l'Union européenne de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020 est repris par la France qui espère compter moins de 2 000 personnes tuées en 2020. Pour autant, comme dans d'autres pays européens, la forte réduction de la mortalité enregistrée en 2012 et 2013 ne s'est pas poursuivie. Cependant, après deux années de hausse, la France stabilise en 2016 la mortalité routière dans un contexte d'augmentation du trafic routier. Face à ce relâchement préoccupant, **un premier plan d'urgence de 26 mesures** est acté par le ministre de l'intérieur le 26 janvier 2015, puis un plan d'action de **55 nouvelles mesures**, décidé lors du **comité interministériel** du 2 octobre 2015, revoit la stratégie radar et vise une meilleure protection des usagers vulnérables, qui représentent 70 % des blessés graves. La mortalité routière a baissé de - 13 % entre 2010 et 2016 et le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit en 2016 à 5,8.

¹ 4^{ème} mandature 2017-2019, le décret fondateur du 28/08/2001 a été modifié de manière significative par décret n° 2016-1511.

² Pierre Giraudet, *Livre blanc de la sécurité routière*, La documentation française, 1989.

³ Yves Page & al, *How safe is vehicle safety? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010*, Conference AAAM, 2011.

Le management de la sécurité routière

La sécurité routière, politique publique, concerne chaque collectivité, entreprise, ou citoyen.

Mise en œuvre des mesures du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015

22 mesures principales + 33 mesures complémentaires articulées autour de 4 objectifs :

- Intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- Protéger les plus vulnérables,
- Faire entrer la sécurité routière dans l'ère numérique,
- Placer les citoyens « tous égaux devant la loi ».

Les mesures phares engagées...

... en matière de partenariats :

- Lancement du nouveau mandat du CNSR
- Convention avec l'ordre national des pharmaciens pour l'évaluation des médicaments
- Charte avec l'ordre national des médecins (actions vers les médecins généralistes sur les risques induits pour la conduite)
- Convention avec les assureurs
- Création d'un prix innovation sécurité routière...

... en matière de protection et prévention :

- Gants homologués obligatoires pour les usagers de deux roues motorisés (11/2016) ;
- Casque obligatoire à vélo pour les enfants de moins de 12 ans (03/2017) ;
- Conditionnement du pilotage d'une moto de puissance supérieure à 35 kW à une formation complémentaire à 2 ans de permis (06/2016) ;
- Information des employeurs transporteurs concernant la validité ou non du permis de conduire de leurs employés affectés à la conduite (objectif 2018) ;
- Contrôle technique à la revente pour les motos et scooters d'occasion (objectif 2019)...

... en matière de moyens de sanctions :

- Obligation de révéler le conducteur d'un véhicule de société lors d'une infraction sous peine de voir l'amende majorée à 675 € (01/2017) ;
- Lutte contre l'alcool et les drogues au volant : élargissement des possibilités de recours à l'éthylotest anti démarrage (12/2016 sur décision administrative, 02/2017 sur décision judiciaire) ; lors d'un contrôle positif aux stupéfiants, remplacement de la prise de sang par un prélèvement salivaire par les forces de l'ordre (08/2016) ;
- Multiplication par 4 du nombre de zones sécurisées par des dispositifs de contrôle automatisé (radars leurres, multifonctions, autonomes...)
- Extension de la vidéo verbalisation (12/2016)...

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), réinstallé le 23 janvier 2017¹ pour une période de 3 ans, organise le débat des acteurs de la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations), et, avec l'appui du comité des experts, propose des mesures au gouvernement.

Interministérialité

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) fixe les grandes orientations de la politique du gouvernement et les actions prioritaires.

Le Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) met en œuvre les actions décidées par le CISR et assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière.

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), placé auprès du DISR, collecte et analyse les données d'accidentalité et de comportements et diffuse la connaissance. Il anime les observatoires locaux placés auprès des préfets.

Ministères impliqués²

Le ministère de l'intérieur intègre, outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales, la délégation à la sécurité routière (DSR)³. Cette Délégation, placée sous l'autorité du DISR prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière.

Le ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier, et de réglementation des véhicules.

Le ministère de l'éducation nationale assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et des centres de formation d'apprentis. Il délivre les attestations scolaires de sécurité routière.

Le ministère de la justice gère le contentieux de la circulation routière : non respect des règles de conduite, atteintes involontaires à la personne, infractions « papiers » ainsi que celles visant à échapper au contrôle des forces de l'ordre.

Le ministère des solidarités et de la santé sensibilise aux risques pour la santé et organise la chaîne des secours et de soins d'urgence.

Le ministère du travail anime au plan national et local la prévention du risque routier professionnel, en partenariat avec la CNAMTS.

¹ Décret du 8 novembre 2016 modifiant celui du 15 mai 1975 et décret du 20 janvier 2017 portant nomination du président et des membres du Conseil national de la sécurité routière.

² Les appellations des ministères correspondent à celles en vigueur fin 2017.

³ La Délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR) est devenue DSR par décret et arrêté de réorganisation du 27 avril 2017.

Urbanisme

Les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des Plans locaux d'urbanisme (PLU) comportent un volet « sécurité routière ». L'implantation d'activités nouvelles ou d'habitat crée de nouveaux flux de déplacements, de nouveaux usages de l'espace de circulation ou les modifie. Les mouvements des riverains, piétons, marchandises, transit... sont à examiner sous l'angle de la sécurité de ces différents usages, conduisant parfois à des choix alternatifs en matière de localisation, d'occupation de l'espace, de densité, d'aménagement. L'urbanisation le long de grandes pénétrantes à l'approche d'agglomérations a souvent été le théâtre de points d'accumulation d'accidents.

Déplacements

Les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent établir un Plan de Déplacements Urbains. Ce plan comprend un volet sécurité des déplacements. La mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste est imposée. Les conditions des déplacements, et notamment les conditions de sécurité, contribuent à limiter ou favoriser un mode de transport. Depuis la loi d'adaptation de la société au vieillissement (2015), les PDU doivent prendre en compte les besoins spécifiques des personnes âgées.

Circulation

Le schéma directeur de voirie, national, départemental ou à l'échelle de l'agglomération, définit les itinéraires des véhicules motorisés, des vélos, des piétons, et les hiérarchisent. L'organisation des réseaux de voirie et de leur circulation affecte la sécurité des déplacements en définissant les flux et niveaux de service (voies réservées, séparation des trafics, partage de voirie, vitesse, priorité) et en favorisant certains modes de transport.

7 engagements pour une route plus sûre

| | |
|---|--|
| <p> 1 - Nous limitons aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant</p> <p> 2 - Nous prescrivons la sobriété sur la route</p> <p> 3 - Nous exigeons le port de la ceinture de sécurité</p> | <p> 4 - Nous n'acceptons pas le dépassement des vitesses autorisées</p> <p> 5 - Nous intégrons des moments de repos dans le calcul des temps de trajet</p> <p> 6 - Nous favorisons la formation à la sécurité routière de nos salariés</p> <p> 7 - Nous encourageons les conducteurs de deux-roues à mieux s'équiper</p> |
|---|--|

Sources : DSR/DCI

Politique locale de sécurité routière

Le préfet de département établit, avec l'aide de l'observatoire départemental de sécurité routière, le Document Général d'Orientations (DGO) pour 5 ans (2013-2017), et sa déclinaison annuelle, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Le comité départemental de sécurité, présidé par le Préfet et le procureur de la République, coordonne l'action des services de l'Etat mais aussi des bénévoles réunis au sein d'associations comme la Prévention routière. Le Préfet anime le conseil départemental de prévention de la délinquance avec pour vice-présidents le président du conseil départemental et le procureur de la République. Il anime également la commission départementale de sécurité routière.

Exploitants routiers

Sous l'autorité du MTES, les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage gèrent et améliorent 9 000 km de réseau autoroutier concédé, les directions inter-départementales des routes les 11 000 km de réseau routier national non concédé. Les conseils départementaux assurent ces missions sur 380 000 km de voiries départementales et les communes sur 650 000 km de voiries communales, dont une partie transférée aux communautés de communes.

Collectivités territoriales

Les compétences des **12 régions** créées au 1^{er} janvier 2016 (loi NOTRe du 7 août 2015) ont été renforcées. Elles interviennent dans l'amélioration de l'éducation routière et de la formation professionnelle.

Les départements organisent le transport scolaire et interurbain. Ils gèrent la voirie départementale.

Les communes organisent l'aménagement du territoire. Le maire préside le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance qui met en œuvre les actions qu'il a proposées dans le PDASR. La loi « Maptam » du 27 janvier 2014 crée les métropoles au 1^{er} janvier 2015, aux compétences élargies.

Partenaires

Les services de secours participent à la chaîne de l'urgence : sapeurs-pompiers, urgences des hôpitaux privés et publics, et associations secouristes.

Les assurances mènent régulièrement des actions de prévention, via parfois des fondations dédiées.

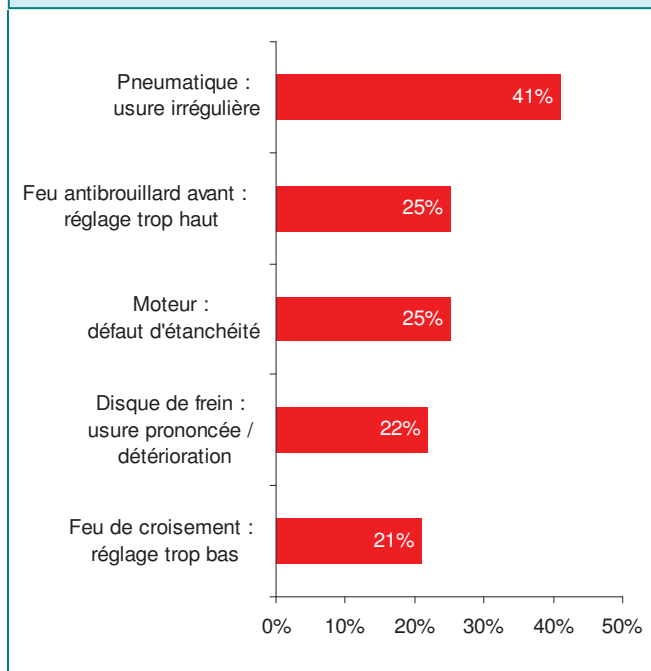
Les associations assurent écoute et soutien des victimes d'accidents et de leurs familles. Elles organisent des actions de sensibilisation.

Les établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière assurent la formation du conducteur.

Les entreprises prévoient dans leur document unique des risques un plan de prévention du risque routier. Elles s'engagent pour une route plus sûre.

Les véhicules

Principaux défauts observés pour les véhicules particuliers lors du contrôle technique



Source : Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2016, UTAC/OTC, janvier 2017.

Etat du véhicule

En 2016, 110 personnes tuées et 739 blessés hospitalisés l'ont été dans un accident dans lequel un véhicule présentait une défaillance technique visible (pneumatiques, éclairage, défectuosité mécanique).

En 2016, 24,8 millions de contrôles techniques ont été réalisés¹ dont 20 millions concernaient les véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers. 3,6 millions de véhicules étaient non-conformes, soit 18 %, générant l'obligation d'une contre-visite.

Les progrès en sécurité active

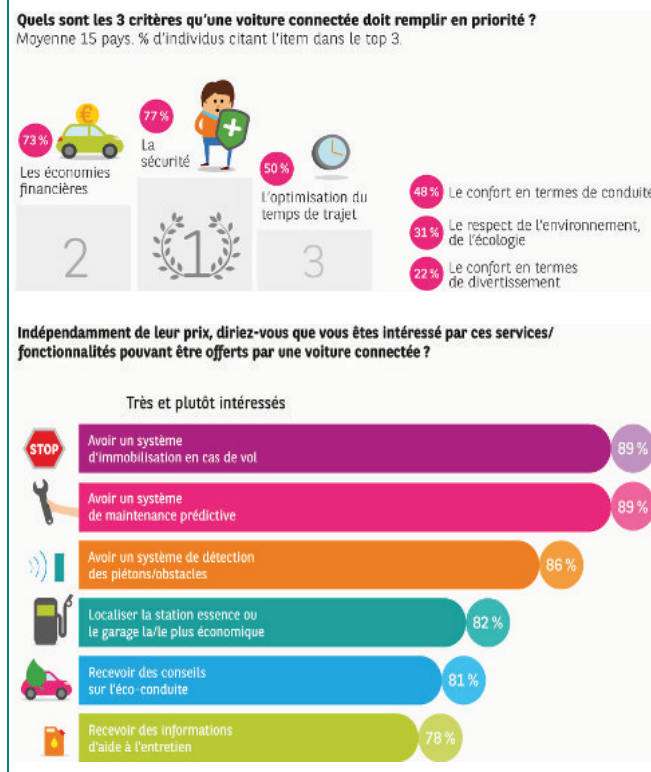
La sécurité active regroupe l'ensemble des éléments permettant d'éviter l'accident. Elle s'est particulièrement développée depuis une quinzaine d'années grâce aux nouvelles technologies permettant le déploiement d'aides à la conduite. Ces dernières s'appuient sur la présence de capteurs embarqués de plus en plus performants : caméras, radars, lidars. Parmi ces aides déjà opérationnelles, on peut citer la gestion automatique des feux, l'ABS, le régulateur et le limiteur de vitesses, le régulateur intelligent de vitesse (adaptation à celle du véhicule qui précède), l'avertisseur de franchissement de ligne, le freinage automatique d'urgence. À terme, des systèmes comme des détecteurs de fatigue ou de malaise (en cause dans 26 % des accidents sur autoroute concédée sur la période 2011-2015²) pourraient voir le jour et agir sur le contrôle du véhicule.

Les progrès en sécurité passive

Les équipements destinés à la protection des occupants en cas d'accident, dite sécurité passive, s'améliorent sans cesse. La capacité des véhicules à protéger leurs passagers est mesurée lors d'essais de choc : la structure du véhicule doit permettre de disperser les énergies libérées lors de l'impact tout en préservant l'habitacle et en limitant l'intrusion.

Les véhicules étant parfois très différents, il faut assurer une certaine compatibilité entre eux pour que certains ne soient pas trop agressifs vis-à-vis des autres (dispositifs anti-encastrement sur les poids-lourds). Les capots actifs amortisseurs de choc et airbags extérieurs se développent également pour la protection des usagers les plus fragiles (piétons, cyclistes et usagers de 2RM).

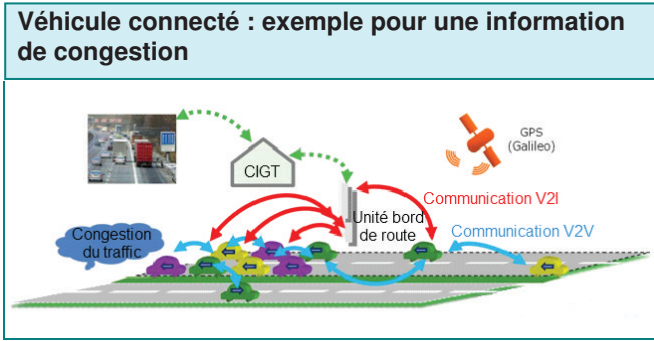
Les systèmes de retenue (ceinture de sécurité avec prétensionneur et limiteur d'efforts, airbags frontaux, airbags latéraux pour le thorax et la tête, etc.) sont des compléments indispensables à une structure de véhicule rigide. Les véhicules récents disposent systématiquement d'une alerte sonore incitant à attacher la ceinture et certains règlent l'appui-tête automatiquement pour éviter le « coup du lapin ».



Source : Observatoire Cetelem de l'automobile, Edition 2016

¹ Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2016, UTAC/OTC, janvier 2017.

² Chiffres clés 2016, ASFA, mai 2016.



Communication véhicule/véhicule (V2V), véhicule/infrastructure (V2I), et relais avec le centre de gestion du trafic (CIGT)
Source : Projet européen EasyWay (traduit de l'anglais)

Démonstration sur route ouverte à la circulation d'un véhicule à délégation de conduite



Source : Cerema

Nomenclature du plan industriel du véhicule autonome (2014)

| | Niveau d'automatisation | Caractérisation des niveaux d'automatisation | | |
|----------|---------------------------------------|---|---|--|
| | | Eléments contrôlés | Activités de surveillance | Situations limites |
| EYES ON | Niv 0 : pas d'automatisation | contrôle longitudinal et contrôle latéral pris en charge par le conducteur | pas de tâche contrôlée | pas applicable |
| | Niv 1 : assisté | contrôle longitudinal <u>ou</u> contrôle latéral pris en charge par le système | le conducteur <u>doit surveiller</u> le système en permanence | le système ne détecte pas ses limites ; responsabilité conducteur |
| | Niv 2 : automatisation partielle | le système prend en compte <u>simultanément</u> le contrôle longitudinal et latéral | le conducteur <u>doit surveiller</u> le système en permanence - les activités non liées à la conduite ne sont pas permises | lorsque le système identifie ses limites, le conducteur doit être en mesure de <u>reprendre le contrôle</u> du véhicule |
| EYES OFF | Niv 3 : automatisation conditionnelle | le système prend en compte <u>simultanément</u> le contrôle longitudinal et latéral | le conducteur <u>n'a pas à surveiller</u> le système en permanence - les activités non liées à la conduite sont permises de manière <u>limitée</u> | le système identifie ses limites, mais ne peut ramener seul le système dans un état de risque minimum pour toutes les situations ; le conducteur doit être en mesure de <u>reprendre le contrôle</u> du véhicule dans un laps de temps déterminé |
| MIND OFF | Niv 4 : automatisation haute | le système prend en compte <u>simultanément</u> le contrôle longitudinal et latéral | le conducteur <u>n'a pas à surveiller</u> le système en permanence - les activités non liées à la conduite sont permises <u>en permanence</u> durant le cas d'usage | le système identifie la limite de ses performances et peut automatiquement faire face à toute situation survenant lors du <u>cas d'usage</u> . A l'issue du cas d'urgence, le conducteur doit être en mesure de <u>reprendre le contrôle</u> du véhicule |
| | Niv 5 : automatisation complète | le système prend en compte <u>simultanément</u> le contrôle longitudinal et latéral | le conducteur <u>n'est pas requis</u> | le système identifie la limite de ses performances et peut <u>automatiquement</u> faire face à toute situation survenant lors du <u>trajet complet</u> |

Source : MEDDE

Les gains attendus

Une erreur humaine intervenant dans 90 % des accidents, les nouvelles technologies offrent des marges de progrès importantes pour la sécurité routière. Sans que leur bénéfice ne soit encore bien évalué aujourd'hui, plusieurs dispositifs d'aide à la conduite pourraient permettre de réduire le nombre d'accidents et donc de tués, par exemple la détection de piétons ou d'obstacles, de ralentissements, les dispositifs d'antidémarrage en cas d'alcoolémie trop élevée, les systèmes d'alerte coopératifs, notamment aux intersections, etc. L'intérêt de ces dispositifs a été confirmé par une étude de la NHTSA (organisme américain de sécurité routière) en 2014¹.

Véhicule connecté

La connexion des véhicules, entre eux ou avec l'infrastructure, permettra d'enrichir l'information en temps réel sur les conditions de circulation (trafic, travaux, obstacles, etc.), notamment celle des systèmes de navigation. Des expérimentations sont actuellement menées en France et en Europe.

Par ailleurs, le **système eCall** d'appel automatique des secours en cas d'accident sera obligatoire dans les véhicules neufs de l'UE dès mars 2018. Ce système pourrait s'avérer très efficace sur les routes peu fréquentées, dans les zones inhabitées, la nuit, ou dans le cas d'un accident impliquant une personne seule ou inconsciente. Le système eCall pleinement déployé pourrait réduire la mortalité routière européenne de 2 500 tués par an².

Véhicule à délégation de conduite

L'expérimentation sur la voie publique de véhicules à délégation de conduite ou véhicules autonomes en France est désormais rendue possible par l'ordonnance du 3 août 2016. **Ces expérimentations visent à permettre au véhicule autonome de faire ses preuves en termes de fiabilité et de sécurité.** La sécurité sera très liée aux attentes en termes d'actions conducteur (reprises en main) et d'actions du véhicule (mises à l'arrêt) suivant le mode de surveillance prévu³. Ce sujet est au centre des discussions actuelles au niveau international. Des fonctions simples sont déjà possibles : conduite sur autoroute, dans les embouteillages, valet de parking. Une première révision de la Convention de Vienne sur la circulation routière pour intégrer les aides à la conduite vient d'être actée. Mais une révision plus profonde est encore à mener, notamment à propos de la place à donner à un véhicule à délégation de conduite.

¹ Harding, J., et al., *Vehicle-to-vehicle communications: readiness of V2V technology for application*, Washington, DC, NHTSA, August 2014.

² Site de la commission européenne - https://ec.europa.eu/transport/road_safety/

³ Hautière N., Tattegrain H., Guilbot M., *Véhicules connectés et autonomes : Quels enjeux technologiques, juridiques et de sécurité routière ?* Hygiène et sécurité du Travail INRS – N°246 – Mars 2017.

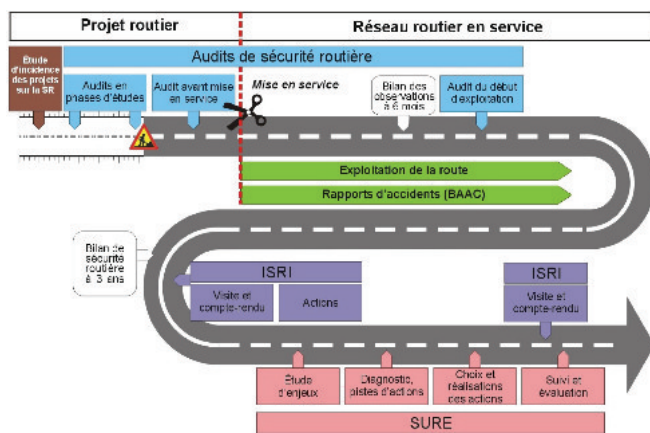
L'infrastructure routière



<http://www.cartes-2-france.com/carte-de-france-routiere.php>



Source : D.R.



Source : www.securitedesinfrastructures.developpement-durable.gouv.fr

Le développement des réseaux routiers, à partir des années 1950, répondait au besoin croissant de déplacements et de réduction des temps de parcours. Il s'est accompagné jusqu'en 1972 d'une augmentation annuelle du nombre d'accidents de la route, à un rythme toutefois moindre que celui de l'augmentation du trafic. Pour enrayer cette hausse des accidents, des politiques de sécurité routière ont été progressivement mises en place, en intégrant notamment un volet dédié à l'infrastructure.

Les politiques de sécurité

En s'attachant dès les années 1970 et 1980 à réduire les configurations générant des conflits ou n'assurant pas une sécurité primaire satisfaisante, ces politiques axées sur le **traitement des concentrations d'accidents graves** aboutirent à la quasi suppression des « points noirs »¹. A partir des années 1990, les actions curatives se déclinent sur des itinéraires entiers particulièrement accidentogènes. La conception des routes principales intègre mieux la sécurité, en introduisant notamment le principe d'une « **route qui pardonne** », permettant de limiter les conséquences d'une erreur de conduite. Ceci se traduit par exemple par la réalisation d'accotements pour corriger un écart de trajectoire, ou par la suppression ou l'isolement des obstacles pour réduire la gravité des chocs. Enfin, dans les années 2000, apparaît la notion de **route apaisée** dont la conception et l'exploitation incitent à la modération des comportements.

La directive européenne du 19 novembre 2008 prescrit la mise en place de procédures relatives à la gestion de la sécurité des infrastructures sur le réseau routier transeuropéen. Transcrite en droit français par la loi 2011-12 du 5 janvier 2011, elle se traduit par des démarches concrètes : les études d'incidences pour évaluer a priori l'effet d'un projet routier sur la sécurité, les audits de sécurité routière² pour garantir la prise en compte de la sécurité depuis la définition jusqu'à la mise en exploitation d'un aménagement, la démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes)³ pour proposer les aménagements de sécurité les plus efficaces, et les inspections ISRI (Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires)⁴ pour relever les défauts sur le réseau en service. D'autres démarches thématiques de sécurité existent et sont mises en œuvre selon les enjeux détectés (sécurité des passages à niveaux, contresens, obstacles latéraux, etc.). Ces démarches préventives ou curatives permettent aux gestionnaires de voirie une amélioration constante du niveau de sécurité de leur réseau routier.

¹ Zone d'accumulation de 850 mètres présentant sur 5 ans au moins 10 accidents corporels ayant fait au moins 10 victimes graves.

² Guide méthodologique – Audits de sécurité routière, SETRA, août 2012.

³ Guide méthodologique – Démarche SURE, SETRA, octobre 2006.

⁴ Guide méthodologique – Démarche ISRI, SETRA, octobre 2008.

Evolution des réseaux routiers (en km)

| | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|
| Autoroutes | 8 275 | 9 766 | 10 800 | 11 392 | 11 599 |
| dont autoroutes concédées | 6 299 | 7 310 | 8 174 | 8 548 | 9 053 |
| Nationales | 28 097 | 26 126 | 10 336 | 9 754 | 9 633 |
| Départementales | 357 813 | 359 055 | 359 699 | 377 769 | 379 725 |
| Communales | 568 222 | 594 149 | 610 330 | 651 202 | 687 789 |
| Ensemble du réseau routier | 962 407 | 989 096 | 991 165 | 1 050 117 | 1 088 747 |

Source : SOeS, Mémento des transports

Utilisation des réseaux (circulation)

| | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 |
|---|------------|------------|------------|-------------|
| Réseaux routiers (md de v-km) | 518 | 554 | 560 | 585 |
| Autoroutes | 139 | 157 | 168 | 179 |
| Routes Nationales | 22 | 23 | 23 | 22 |
| Autres routes | 357 | 374 | 369 | 384 |
| Réseau ferroviaire (M trains-km) | | | | |
| Voyageurs | | | 370 | 392 |
| Marchandises | | | 154 | 66 |
| Réseau TCU* | | | | |
| Île-de-France | | | | |
| Train (millions trains-km) | 26 | 23 | 28 | 28 |
| RER (millions trains-km) | 40 | 42 | 43 | 43 |
| Métro (millions trains-km) | 42 | 44 | 47 | 51 |
| Tramway (millions v-km) | | | 3 | 5 |
| Bus (millions v-km) | 259 | 278 | 303 | 328 |
| Province | - | - | - | 2014 |
| Tramway (millions v-km) | - | 13 | 42 | 58 |

* TCU: Transport Collectifs Urbains

Source : SOeS, CCTN 2016, SNCF, Stif, Cerema

Evolution des réseaux routiers à Rennes : 75 % des voies en zone 30 d'ici 2020



Source : Cerema

L'entretien et l'exploitation

La gestion du réseau routier s'exerce dans le cadre d'une organisation à trois principaux niveaux : Etat (infrastructures concédées ou non), départements, communes. Pour conserver une route sûre, les gestionnaires de voirie mettent en place une politique d'entretien et d'exploitation. **L'entretien courant** comprend les opérations annuelles : taille de la végétation pour assurer la visibilité des usagers et de la signalisation, bouchage des nids-de-poules, balayage des voies, etc. **L'entretien périodique** consiste à éviter une dégradation trop importante du patrimoine et à assurer les fonctions minimales de sécurité comme l'adhérence, la signalisation, la viabilité. **L'exploitation** concerne le quotidien : déneigement, surveillance, balisage des chantiers pour la protection des usagers et des intervenants.

En 2016, 270 accidents de la circulation liés aux chantiers ou autres interventions ont été relevés sur routes nationales et autoroutes (247 en 2015)¹. Ces accidents, pas tous corporels, ont tué un agent d'exploitation et blessé 29 autres.

Le milieu urbain

Les règles de comportement et l'objectif de fluidité de la circulation à la base du Code de la route jusqu'aux années 1970 ont évolué. Dans les années 1980, le déploiement du programme partenarial entre l'État et les collectivités « Ville plus sûre, quartiers sans accident » a marqué un tournant dans la prise en compte de la vie locale. La limitation de vitesse est passée de 60 à 50 km/h et le principe de « zone 30 » a été introduit dans le code de la route. La place de la voiture est remise en cause au **profit de la qualité urbaine** et des autres modes de déplacement. Les tramways (dont les projets sont soumis à des audits obligatoires depuis la phase d'études préliminaires jusqu'après la mise en service), le vélo, les bus à haut niveau de service, les couloirs bus, les aires piétonnes, les zones 30 et les zones de rencontre s'ancrent progressivement dans les villes.

Depuis la loi Solidarité et renouvellement urbain en 2000, les collectivités urbaines de plus de 100 000 habitants doivent créer un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste. Les démarches « **code de la rue** » en 2008 et « **plan d'actions pour les mobilités actives** » (PAMA) en 2015² ont fait évoluer la réglementation pour promouvoir la sécurité des usagers vulnérables et l'usage des modes actifs : élargissement de la zone 30 à une ville entière ou à de grands quartiers, généralisation du double sens cyclable dans les rues limitées à 30 km/h, etc.

¹ Tableau de suivi de l'accidentalité des DIR, MEEM, avril 2017 et Chiffres clés, ASFA, juin 2017.

² Mieux partager l'espace public, les règles évoluent, Cerema, octobre 2015.

Les permis et autorisations de conduire pour les 2RM

| Véhicule | A partir de... | | | | |
|---|------------------|----------|--------------|---------------|----------|
| | 14 ans | 16 ans | 18 ans | 20 ans | 21 ans |
| Cyclomoteur (≤ 50 cm ³) | Permis AM ou BSR | | | | |
| Motocyclette A1 (≤ 125 cm ³) | | A1 | A2 | A ou B (1)(3) | |
| Motocyclette A2 (≤ 35 kW) | | | | A2 | |
| Motocyclette A3 | | | | A (4) | |
| Tricycles puiss. ≤ 15 kW et poids à vide ≤ 550 kg (L5e) | | A1 ou B1 | A2 ou B | A | |
| Tricycles puiss. > 15 kW ou poids à vide > 550 kg (L5e) | | | | A | B (2)(3) |
| Quadricycle "léger" et quad routier léger (L6), ≤ 50 cm ³ | AM ou BSR | A1 ou B1 | A ou A2 ou B | | |
| Quadricycle "lourd", quad routier lourd et quad tout-terrain lourd (L7) | | A1 ou B1 | A ou A2 ou B | | |

(1) Permis B obtenu depuis plus de 2 ans + 7 heures de formation ou justifiant de la pratique de la conduite d'une motocyclette légère ou d'un véhicule L5e au cours des 5 années précédant le 1er janvier 2011.

(2) Conducteur de 21 ans minimum avec un permis B correspondant à la note 1 ci-dessus.

(3) Conduite autorisée sur le territoire national.

(4) Avec permis A2 de plus de 2 ans et formation de 7 heures.

La catégorie L obtenue avant le 1er mars 1980, ou les catégories A2 ou A3 obtenues entre le 1er mars 1980 et le 31 décembre 1984, autorisent la conduite de toutes les motocyclettes.

Source : Cerema, compilation du code de la route art. R.211-1 à R.211-3, R.221-1, R.221-4 à R.221-8 et D.221-3.

Campagnes 2016 – Temps forts

Campagne générique : Campagne « Onde de choc » (l'impact de l'accident sur les proches).

Deux-roues motorisés : Campagnes « À moto ou en scooter, le plus grand danger est de penser qu'il n'y en a pas » et sur l'obligation du port des gants « Le jour où on pourra changer de mains, on pourra se passer de gants ».

Circulation inter-files : Communication sur l'expérimentation dans 11 départements.

Vitesse : Campagne « On ne regrette de rouler trop vite que lorsqu'il est trop tard ».

Alcool et conduite : Campagnes « Quand on tient à quelqu'un, on le retient » et « Osez dire non ».

Jeunes et alcool : Promotion de la solution « Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ».

Stupéfiants et conduite : Campagne sur les risques du cannabis.

Smartphone au volant : Campagne « Quand vous regardez votre smartphone, qui regarde la route ? ».

Risque professionnel : Appel national des dirigeants d'entreprises contre le risque routier de leurs salariés « Les 7 engagements pour une route plus sûre ».

Site : <http://entreprises.routeplussure.fr/>

Formation post-permis

La période probatoire du permis de conduire est considérée comme la quatrième étape du continuum éducatif. C'est une mise à l'épreuve des conducteurs novices sur une durée de trois ans pour la filière traditionnelle et de deux ans pour l'AAC. Le capital total de points s'acquiert progressivement jusqu'au terme de la période probatoire (voir page 147).

Il n'existe pas pour l'instant de rendez-vous pédagogiques post permis comme en Autriche qui permettraient de suivre la montée en compétences du jeune conducteur novice. La loi du 18 novembre 2016 relative à la modernisation de la justice du XXI^e siècle prévoit néanmoins la mise en place d'une formation complémentaire de ce type à l'attention des conducteurs novices volontaires.

Par ailleurs, depuis juin 2016, il est obligatoire d'être titulaire du permis A2 depuis au moins deux ans et de suivre une formation de 7 h avant de pouvoir obtenir le permis A, qui permet de conduire des engins de plus de 35 kW. Cette condition s'appliquait déjà depuis 2013 aux candidats de moins de 24 ans.

Communication

La communication en matière de sécurité routière a pour objectif d'informer les usagers sur l'évolution des connaissances et de la réglementation. Les campagnes de communication visent à convaincre les usagers d'adopter de meilleurs comportements.

Il est essentiel que la campagne soit fondée sur des résultats de recherche pertinents, non seulement pour déterminer les meilleurs prédicteurs du comportement à risque mais également pour aider à concevoir le message de la campagne¹.

Contrôle et sanction

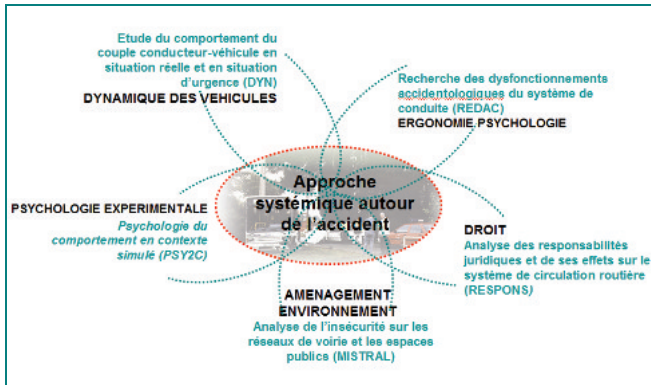
Toute règle ne vaut que si son application est contrôlée et sanctionnée de façon graduelle selon la gravité du manquement, cette sanction faisant partie intégrante de la stratégie de prévention. En 2016, 27 millions d'infractions au code de la route² ont été relevées. Le permis à points, instauré en 1992, vise à responsabiliser davantage le conducteur. 13,2 millions de points ont été retirés en 2016 (en hausse de + 5,7 % par rapport à 2015). Suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière permet de récupérer 4 points au maximum (voir page 147).

En cas de délit de conduite en état alcoolique ou d'ivresse manifeste, l'autorité judiciaire peut prononcer l'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un éthylotest anti-démarrage (EAD), pour une durée de 5 ans maximum.

¹ *Projet européen CAST – Campagne de communication sur la sécurité routière – Manuel pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation*, Union Européenne, 2010.

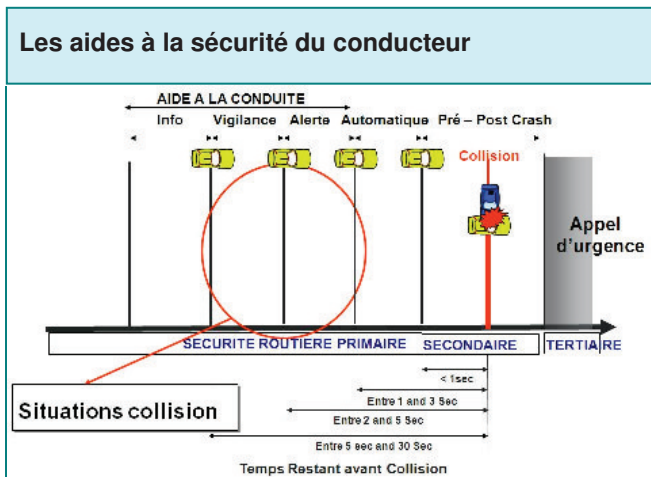
² *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points – Bilan statistique de l'année 2016*, ONISR.

La recherche et les études



Source : Ifsttar-TS2-LMA

Dès 1910, le domaine de l'accidentologie est investi et associé à la traumatologie. Il faut attendre 1968 pour que le terme « accidentologie » entre dans le vocabulaire. La recherche publique s'organise avec le secteur privé (constructeurs et assureurs), déjà engagé, et élabore ses concepts et objets de recherche « infrastructures », « comportements » et « véhicules ». Cette science intègre des domaines touchant aux techniques et technologies (automobile, contrôle), à l'ingénierie (routes, cinétique, détection), aux sciences de la santé (neurosciences incluses) et la pharmacologie clinique. Son interdisciplinarité s'étend aussi aux champs des sciences économiques et humaines, avec par exemple les contenus et modalités d'éducation, de prévention, et de formation continue à mettre à jour en permanence.



Source : Internet, projet Inria, <https://project.inria.fr/scoref/>

Le renforcement d'une discipline

1957 et 1958 correspondent à deux dates clés. Le premier Service médical d'urgence (SMUR) est mis en place à Salon-de-Provence. Le centre national de formation à la sécurité routière est ouvert par la gendarmerie nationale pour renforcer la culture sécurité routière dans ses unités. Le diplôme d'enseignant de la conduite est créé et l'éducation routière devient obligatoire à l'école. Il faudra attendre 1993 pour qu'une attestation reconnaisse cette discipline et 2000 pour qu'un *continuum* éducatif soit instauré. Des stages de sécurité routière sont organisés pour la récupération des points du permis. Des grandes écoles dispensent des formations selon une approche pluridisciplinaire et des universités intègrent cette matière dans des disciplines comme les sciences de l'éducation ou la psychologie à Aix-Marseille et Angers. Elles proposent un cursus adossé à la recherche par approche cognitivo-comportementale différente et complémentaire.

Organisation de la recherche

L'interdisciplinarité de la sécurité routière nécessite de faire travailler ensemble les organismes d'études et de recherche. L'Ifsttar et le Cerema¹ sont les principaux acteurs du réseau scientifique et technique. A ces deux organismes publics s'ajoutent l'Inserm, des laboratoires CNRS, des équipes Inserm, ISPED, ou universitaires. L'UTAC² est agréée pour procéder aux essais d'homologation des véhicules et de leurs équipements. La recherche est subventionnée, entre autres par l'Etat, la R&D privée (constructeurs, équipementiers automobiles) notamment le LAB et le Ceesar ainsi que des partenariats mixtes.

| Sécurité primaire | Sécurité secondaire | Sécurité tertiaire |
|--|---|--|
| Usagers | | |
| Indicateurs d'exposition au risque en lien avec la mobilité Hiérarchisation des facteurs de risque : alcool, drogues, médicaments, vitesse, téléphone au volant, travail, inégalité sociale, comportements | Indicateurs de gravité, facteurs de risque : âge, mode de déplacement vêtements 2RM, casque vélo, équipements lumineux/ réfléchissant | Devenir des victimes (réinsertion, indemnisation, handicaps) Prévention Coût socio-éco de l'insécurité routière SMUR Sanctions |
| Véhicule | | |
| Catégorie de véhicule 4R, 2RM, technologies ITS, dispositifs LAVIA, Ethylo-test anti-démarrage | Ceinture, airbag, Crash test, Vétusté du véhicule | Feux de détresse |
| Environnement | | |
| Signalisation, radars, condition de circulation, météo, offre de transports, inégalités territoriales | Catégorie de réseau, Barrières de sécurité | Bandes d'arrêts d'urgence |

Source : COTITA <http://www.cotita.fr/>

¹ L'Ifsttar résulte de la fusion au 01/01/2011 de l'Inrets (comportement des conducteurs et véhicules) et du LCPC (Infrastructures, équipement et exploitation); le Cerema résulte de la fusion au 01/01/2014 des CERTU, SETRA, CETMEF et CETE.

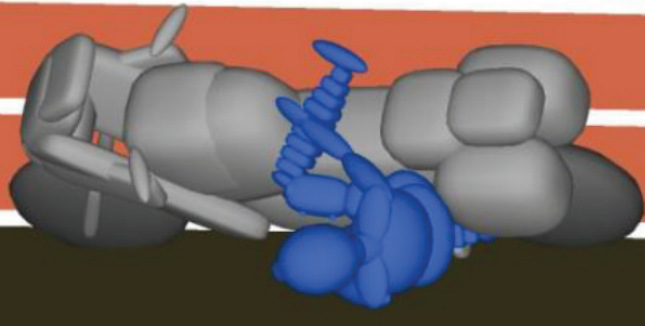
² L'UTAC est notifiée par les Autorités françaises, anglaises, néerlandaises et roumaines auprès de la Commission Européenne et des Nations Unies pour procéder à ces essais. La France lui a également délégué le suivi de la Conformité de Production (COP).



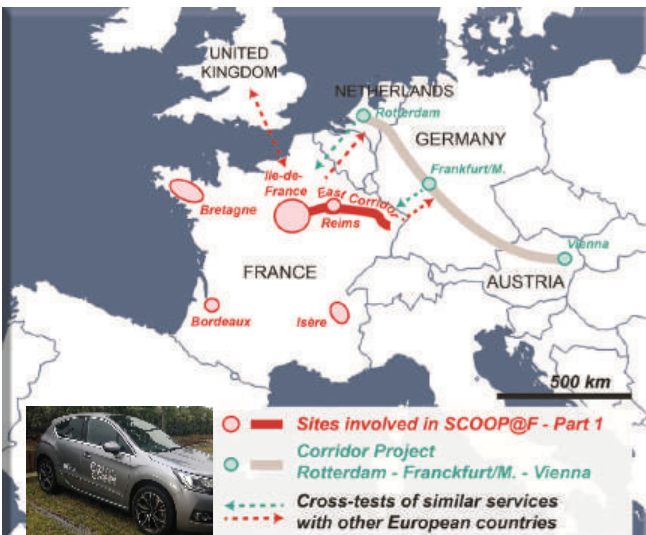
Les trottoirs partagés piétons-cyclistes à l'étranger Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni...



Rapport d'étude
novembre 2016



Source : Thierry Serre et al., EFFIGAM, Convention DSR n°2200792115 : Rapport final, mars 2017.



Sites pilotes français : Ile-de-France, A4, Isère, rocade de Bordeaux et Bretagne. 3 000 véhicules équipés et 2 000 km de route.
Source : MTES

Les axes de recherche prioritaires

Par une approche multidisciplinaire et systémique au service d'une meilleure connaissance de l'accidentalité routière, les priorités de recherche se concentrent aujourd'hui sur la thématique des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et deux-roues motorisés). Ces derniers représentent selon l'OMS¹ près de la moitié des personnes tuées sur la route. Le partage de la voirie reste donc au cœur de la recherche afin de dépasser les conflits d'usages. L'analyse de l'accidentalité des jeunes demeure également une priorité et celle des personnes âgées est particulièrement étudiée, leur mortalité étant en forte progression depuis 2013. Selon l'Insee, en 2050, un habitant sur trois aura plus de 60 ans, contre un sur cinq actuellement. L'exploration des performances de conduite (l'effet de l'alcool et de la drogue, la vigilance et les distracteurs) se poursuit. La priorité est enfin axée sur les nouveaux services et outils de mobilité, dans un contexte d'évolution technologique rapide.

Action à l'international

Les actions des organismes de recherche permettent de capitaliser les connaissances dans des méta-analyses européennes ou internationales. Des rencontres sont organisées, comme la 29^e édition des Entretiens du Centre Jacques Cartier qui portait sur le véhicule autonome. Ces échanges internationaux offrent aux chercheurs la possibilité de mener en coproduction des recherches inscrites notamment au 8^e programme-cadre, connu sous le nom de Horizon 2020. Des forums et réseaux européens (FERSI, ETSC) et internationaux (Irtad²) sont des lieux de partage d'expertise. La Commission européenne soutient plusieurs projets tels que SCOOP (systèmes de transport intelligents coopératifs), déployé en France, en Allemagne, aux Pays-Bas et en Grande Bretagne. Le projet SAFETYCUBE développe un système d'aide à la décision en sécurité routière et associe des partenaires institutionnels, associatifs et de recherche.

De nouveaux défis

L'émergence de nouveaux modes de déplacement (engins de déplacement personnel : trottinette électrique, gyropode...) et l'automatisation des véhicules soulèvent des questions en termes de règles de circulation, de responsabilités, d'adaptation de l'infrastructure, d'information et de formation. L'anticipation des problématiques de sécurité des occupants des futurs véhicules autonomes comme des autres usagers de la route constitue en particulier des défis importants de recherche au cours des prochaines années.

¹ Organisation Mondiale de la Santé (2015).

² Au sein de l'OCDE, l'Irtad rassemble 70 membres dans 35 pays.

Panorama des observatoires de l'accidentalité prévus dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)

| | |
|--------------|--|
| Equipe | Carine Flahaut, Rose-Marie Sibel, Frédérique Villiers (Cerema) |
| Achèvement | 2017 |
| Méthodologie | Enquête en ligne en 2015 auprès des 65 autorités (60 retours) suivie d'entretiens des responsables du plan de déplacements urbains (PDU) et des correspondants Concerto. |
| Périmètre | Etat des lieux sur la mise en place d'un observatoire des mobilités actives dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. |
| Mots clés | SRU, PDU Piétons, vélo, AOM. |



Source : Frédéric Charmeux, La dépêche.

Plan de déplacements urbains

code des transports : extrait L1214-2

Parmi les onze articles transcrits, six concernent directement le partage de la voirie privilégiant les mobilités actives et l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ;
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 4° La diminution du trafic automobile ;
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération (...).

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sont tenues d'assurer le suivi des accidents des mobilités actives par le biais d'observatoires. La loi SRU¹ impose en effet aux agglomérations de plus de 100 000 habitants (au sens Insee) d'intégrer dans leur plan de déplacements urbains (PDU) un observatoire de l'accidentalité des piétons et des cyclistes. Pour autant, 15 ans après la publication de cette loi, sur 65 AOM, seuls 25 observatoires ont été créés dont la moitié en 2001. Le panorama² réalisé est aussi destiné à déceler les difficultés liées à leur mise en place et identifier des pistes pour y remédier.

Si les grandes métropoles en sont pourvues, 1 AOM « PDU » sur 2 n'en a pas

Sur les 15 métropoles, 10 ont un observatoire des accidents. Les accidents étudiés proviennent de la base nationale (fichier BAAC) de l'ONISR. La connaissance territorialisée des accidents ainsi acquise permet le suivi des évolutions en lien avec les choix menés en termes de politique publique de mobilité et d'urbanisme. Les 34 agglomérations dépourvues d'un observatoire comptent majoritairement moins de 400 000 habitants. 19 ont en projet une mise en place prochaine. Les raisons invoquées de ce retard sont des restructurations de services tardives, un manque de formation ou de personnel, ou encore un PDU caduc.

L'Île de France, une organisation particulière

L'Île de France a pour AOM le STIF qui est en charge du PDU régional. Néanmoins Paris et quelques autres villes ont créé leur propre observatoire. Elles exploitent elles-mêmes les données sur leur territoire pour leurs services voirie mobilité afin de piloter leurs politiques locales et être en mesure de répondre aux associations et habitants lorsque l'insécurité routière est abordée en réunion publique.

Une campagne d'information reste à faire auprès des AOM

Il convient de rappeler la loi SRU et l'obligation³ de mettre en place un observatoire. Il est souhaitable de créer cet observatoire au sein des services mobilité voirie de la collectivité et non de le déléguer à un organisme tiers. L'État apporte une aide technique en leur donnant accès au fichier BAAC.

¹ Loi SRU de 2000 section 1 documents d'urbanisme et d'opérations d'aménagement (art. 96) mise en place d'observatoires des accidents pour les modes doux. Introduit dans le code des transports (article L1214-2) en août et novembre 2015 (avec l'introduction des personnes en situation de handicap et des personnes âgées).

² Etude réalisée à la demande de la DSR en partenariat avec le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART).

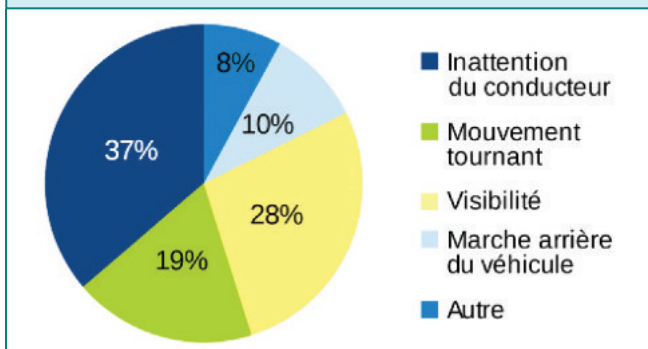
³ Article L1231-8 relatif aux attributions des AOM.

Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain

| | |
|--------------|--|
| Equipe | Isabelle Pereyron, Benoît Hiron, Frédérique Villiers (Cerema) |
| Achèvement | Juin 2016 |
| Méthodologie | Etude bibliographique visant à mettre en évidence les difficultés rencontrées par les piétons les plus âgés dans l'espace public afin de suggérer des recommandations d'aménagement qui leur permettent de se déplacer en sécurité pour maintenir leur autonomie le plus longtemps possible. |
| Mots clés | Piéton, senior, aménagement. |

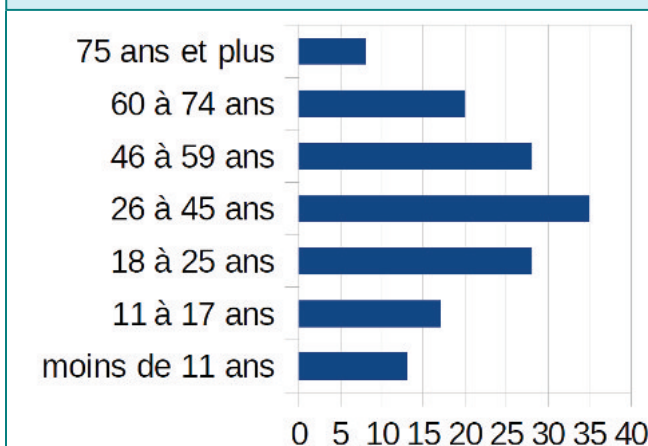
La France connaît un vieillissement de la population qui devrait se poursuivre : selon l'INSEE, en 2050, un habitant sur trois aura plus de 60 ans, contre un sur cinq en 2015. Il est vraisemblable que les seniors seront de plus en plus mobiles. Ainsi, l'enjeu que représentent les seniors en termes de sécurité routière, déjà important aujourd'hui, devrait croître dans les années à venir.

Typologie d'accidents impliquant un piéton senior en Midi-Pyrénées entre 2009 et 2012



Source : *Enjeu senior en sécurité routière – Midi Pyrénées*, Rapport DREAL Midi-Pyrénées, CETE Sud-Ouest, novembre 2013.

Distance parcourue pour les déplacements locaux quotidiens (en km)



Source : La revue du CGDD, *La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, Commissariat Général au Développement Durable, décembre 2010.

L'accidentalité des seniors piétons

Les seniors de 75 ans et plus représentaient 36 % des piétons décédés en 2014, pour 9 % de la population. La répartition de la mortalité selon les modes de déplacement reflète les particularités de cette classe d'âge. La part modale de la marche est plus importante pour les seniors (40 %) que pour l'ensemble de la population (21 %).

Les difficultés et les comportements

La mobilité des personnes évolue avec l'âge : 30 % des 85 ans et plus ne sortent pas durant une semaine complète. Le vieillissement physiologique, propre à chacun, impacte les capacités du piéton âgé. Les difficultés physiques, cognitives, perceptives, la prise de médicaments etc, amoindrissent les capacités de déplacement des seniors. Les personnes de 80 ans et plus sous traitement consomment en moyenne 10 médicaments par jour. 70 % des plus de 75 ans présentent une déficience visuelle (troubles liés à la fonction visuelle) et 43 % une déficience auditive.

La plupart des accidents de piétons seniors surviennent par effet de surprise du conducteur (inattention, gêne à la visibilité). Ces accidents ont lieu majoritairement en traversée (70 à 80 %). Le plus souvent, le piéton senior est renversé sur un passage piéton, en fin de traversée.

Les seniors dont l'état de santé est très dégradé préfèrent les parcours les moins difficiles (en termes de fatigue ou d'obstacles) au détriment de la sécurité. L'étude fait ressortir des prises de risque plus importantes en état de stress, d'inconfort ou de fatigue, par exemple, la traversée de rue pour rejoindre un trottoir ombragé, des toilettes ou un banc.

Les recommandations d'aménagement de l'espace public

Plusieurs facteurs interviennent dans les difficultés à se déplacer : des facteurs personnels (état de santé, perception du danger) ou des facteurs environnementaux liés à l'aménagement.

Des propositions d'aménagements sont développées : assurer la cohérence de l'espace public avec les usages (cheminements continus évitant de couper des axes à forte circulation), garantir la lisibilité de l'espace (perception et compréhension rapide de l'usage de l'espace), limiter les obstacles sur les itinéraires pratiqués, adapter le temps de traversée sur les carrefours à feux...

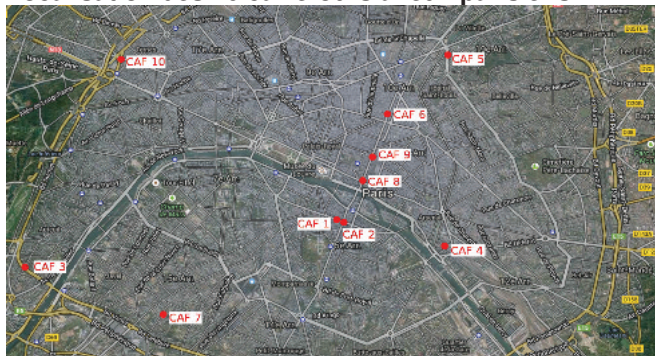
Les passages piétons surélevés pourraient contribuer à réduire de 60 % le nombre d'accidents : ils évitent au senior marchant mal d'avoir à gérer son équilibre à la transition trottoir / chaussée.

La vitesse élevée des véhicules est un facteur de stress pour les seniors, aussi bien sur les traversées que pour le cheminement le long de la chaussée.

Vitesses des deux-roues motorisés dans 10 carrefours à feux parisiens

| | |
|--------------|---|
| Equipe | Emmanuel Dansaut, Jean-François Durand, Marc Lanfranchi, Bruno Bourdier, Jérôme Gallet (Cerema) |
| Achèvement | Novembre 2014 |
| Méthodologie | Dispositif de mesure de vitesse couplé à une caméra vidéo. |
| Périmètre | Mesures pendant une période de 4 heures dans 10 carrefours à feux parisiens. |
| Mots clés | Deux-roues motorisés (2RM), vitesse, carrefour à feux. |

Localisation des 10 carrefours à feux parisiens



Source : Cerema, 2014

Le dispositif technique mis en place pour relever les vitesses



Source : Cerema, 2014

Analyse des vitesses des infractionnistes selon la phase de feux*

| Au "vert fluide" | 51-55 km/h | 56-60 km/h | 61-65 km/h | 66-70 km/h | 71 km/h et plus | Total |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|-------|
| Ensemble 2RM | 11% | 4% | 2% | - de 1% | - de 1% | 18% |
| Motos | 11% | 6% | 4% | - de 1% | 2% | 24% |
| Scooters > 50 cm ³ | 11% | 3% | 2% | 1% | 1% | 18% |
| Scooters < 50 cm ³ | 6% | 2% | - de 1% | - de 1% | - de 1% | 10% |

| Au "jaune" | 51-55 km/h | 56-60 km/h | 61-65 km/h | 66-70 km/h | 71 km/h et plus | Total |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|-------|
| Ensemble 2RM | 14% | 5% | 2% | - de 1% | 1% | 22% |
| Motos | 24% | 6% | 3% | 0% | 6% | 39% |
| Scooters > 50 cm ³ | 11% | 6% | 2% | 1% | 0% | 20% |
| Scooters < 50 cm ³ | 11% | 0% | 0% | 0% | 0% | 11% |

* en pourcentage par rapport au nombre de vitesses mesurées au vert pour ces catégories de 2RM

La moitié des cyclomoteuristes et environ un tiers des motocyclistes tués le sont en agglomération. En tant qu'usagers vulnérables, ils sont davantage exposés y compris lors d'accidents survenus sur des axes où la vitesse est limitée à 50 km/h. En milieu urbain, la concentration de population et la pluralité des modes de déplacements génèrent de nombreux types de conflits entre usagers.

Estimation de la composition du parc 2RM dans Paris

8 522 deux-roues motorisés ont été comptabilisés lors de cette étude. Selon la classification retenue, la composition du trafic 2RM circulant dans les 10 carrefours à feux parisiens observés est de :

- 20 % de motocyclettes,
- 70 % de scooters > 50 cm³,
- 10 % de scooters < 50 cm³.

La vitesse moyenne des 2RM dans les carrefours à feux parisiens

Lorsque le feu est au vert, la vitesse moyenne pratiquée en aval est liée à la catégorie de 2RM. La vitesse moyenne des motocyclettes (43 km/h) est supérieure à celle des scooters de cylindrée > 50 cm³, (41 km/h) elle-même supérieure à celle des scooters de cylindrée < 50 cm³ (39 km/h).

Pour une même catégorie d'usagers 2RM, les vitesses moyennes pratiquées en aval au « vert standard » et au « jaune » ne sont pas significativement différentes (entre 39 et 41 km/h).

Au-delà de la comparaison des vitesses moyennes opérée suite aux mesures, l'étude permet d'identifier les différents facteurs pouvant impacter les comportements des usagers de 2RM, tels que la géométrie du carrefour, le régime de circulation ainsi que le trafic sur la rue mesurée et la rue croisée.

Les infractions des usagers de 2RM

Bien qu'il ne faille pas les négliger, les comportements infractionnistes relatifs au franchissement du feu rouge sont plutôt modérés. L'étude a permis de mettre en évidence qu'environ 1 % des usagers de 2RM observés franchissent le feu au rouge. Pour évaluer son importance, ce pourcentage mériterait d'être comparé avec les automobilistes, ce qui n'était pas l'objet de l'étude. Le taux d'infractionnistes à la limitation de vitesse est loin d'être négligeable au « vert fluide » (18 % des 2RM) et au « jaune » (22 % des 2RM mais 39 % des motocyclistes). Dans la plupart des cas, les excès de vitesse enregistrés sont inférieurs à 10 km/h.

Il existe un lien entre le taux d'infraction à la vitesse et la catégorie du 2RM : plus la cylindrée du 2RM est importante, plus le taux d'infractionnistes est élevé.

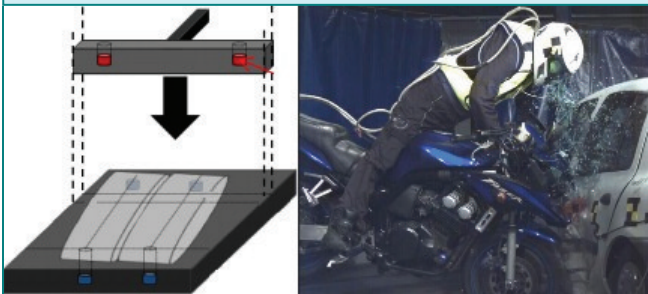
Efficacité du gilet airbag pour motocyclistes (EFFIGAM)

| | |
|--------------|--|
| Equipe | Thierry Serre, Christophe Perrin, Bastien Canu (Ifsttar/LMA) Catherine Masson, Maxime Llari, Max Py (Aix-Marseille Université-Ifsttar/LBA-UMRT24) |
| Achèvement | Mars 2017 |
| Méthodologie | Étude de terrain, reconstructions numériques d'accidents et essais expérimentaux. |
| Périmètre | Efficacité des équipements de protection individuelle (EPI). |
| Mots clés | Deux-roues motorisés, gilet airbag. |

Trois principes de déclenchement

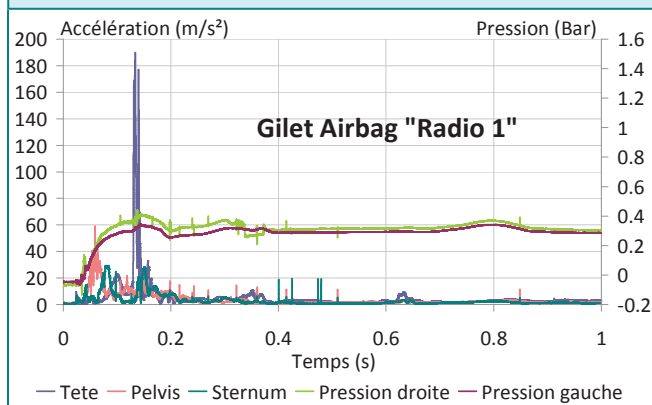
- Le système filaire : câble fixé sur le gilet et relié au 2RM qui se détache lors de l'éjection du conducteur ;
- le système radio : un calculateur et des capteurs positionnés sur le 2RM détectent la perte de contrôle ou le choc ;
- le système « autonome » où le calculateur et les capteurs sont intégrés dans le gilet.

Essais « sous-systèmes » sur plateforme (montage expérimental) et essais « crash-tests » moto avec un gilet airbag



Source : Thierry Serre *et al.*, EFFIGAM, Convention DSR n°2200792115 : *Rapport final*, mars 2017.

Courbes des pressions au cours d'un crash-test et accélérations subies par le sujet



Source : Thierry Serre *et al.*, EFFIGAM, Convention DSR n° 2200792115 : *Rapport final*, mars 2017.

L'effet protecteur du gilet airbag

Lors de l'étude de terrain (accidents corporels signalés), les usagers de deux-roues motorisés considèrent que le gilet airbag leur a permis par son effet protecteur d'éviter des lésions. Parmi les 27 conducteurs étudiés, ont été dénombrés 7 indemnes et 20 blessés, dont 6 personnes avec lésions M.AIS 1-2 et 3 personnes avec lésions M.AIS 3+.

L'effet protecteur est constaté principalement lors de chutes avec glissade, davantage qu'en cas d'impacts directs contre obstacle. Lors d'une chute à 60 km/h ou d'un impact direct à 40 km/h, des lésions graves au niveau du tronc peuvent survenir même avec le port du gilet airbag.

Les différences entre les types de gilets airbags

Quatre types de gilets airbags ont été choisis parmi les modèles les plus vendus (deux « filaires » et deux « radio ») pour mesurer leur efficacité protectrice.

Lors des essais sur plateforme, le gilet airbag se révèle plus efficace qu'une protection dorsale classique car il absorbe mieux et couvre une surface corporelle plus importante. Les niveaux mesurés d'absorption d'énergie sont en effet supérieurs aux seuils préconisés par la norme applicable aux protections dorsales. Cependant, au-delà d'un impact de 50 joules, la limite de protection est rapidement atteinte notamment pour les gilets dont la pression de gonflage est la plus faible.

Les essais « crash-tests », de type frontaux-latéraux produisant des chocs sur la partie thoracique du gilet ont permis d'analyser :

- le temps de détection (laps de temps entre le premier point d'impact de la roue avec l'obstacle et le déclenchement du gilet),
- le temps de gonflage (stabilisation de la pression).

Avec un temps de détection et de déclenchement estimé entre 110 ms et 150 ms, les gilets « filaires » se déclenchent trop tardivement pour être gonflés totalement lorsque le sujet subit l'impact contre l'obstacle. A l'inverse, les gilets « radios » se déclenchent suffisamment tôt (environ 20 ms) pour être opérationnels lors de l'impact.

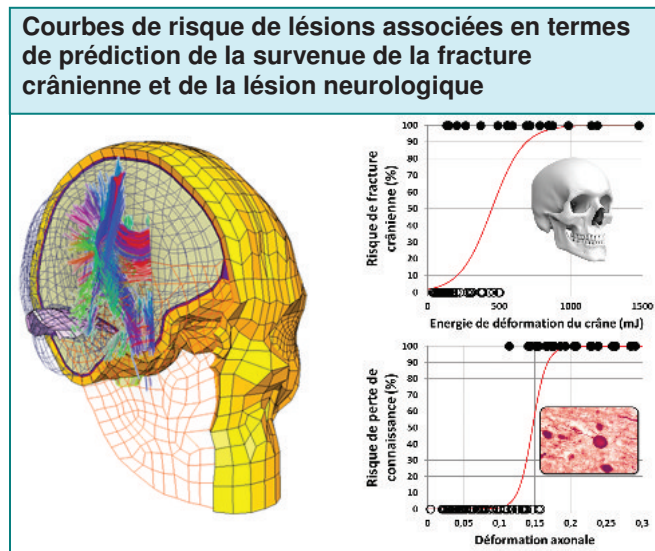
Les gilets « radios » se gonflent également plus rapidement, entre 80 et 100 ms, contre 100 ms et 250 ms pour les gilets « filaires ».

Les niveaux de pression des gilets testés varient dans des proportions importantes suivant les produits.

Enfin, **bien que les gilets airbags actuels puissent être améliorés, ils apportent un niveau de protection non négligeable pour le tronc, comparable à celui apporté par le casque pour la tête.**

Projet Tête vulnérable (TEVU)

| | |
|--------------|--|
| Equipe | Equipe Matériaux Multi-échelles et Biomécanique du Laboratoire ICube, Université de Strasbourg UMR 7357 Caroline Deck, Nicolas Bourdet, Rémy Willinger |
| Achèvement | Mai 2017 |
| Méthodologie | Analyse de la chute d'un usager vulnérable (cycliste/piéton) dans différentes configurations et estimation du risque de traumatisme crânien encouru en termes de fracture crânienne et de perte de connaissance. |
| Périmètre | Risque de traumatisme crânien de l'utilisateur vulnérable piéton et cycliste. |
| Mots clés | Accident, piéton, cycliste, traumatisme crânien. |



Configurations types d'accidents impliquant les usagers vulnérables (piéton/cycliste)



Trois configurations types d'accidents :

- 1 : Fauchage d'un piéton par un véhicule urbain à différentes vitesses
- 2 : Collision entre un cycliste et un véhicule urbain à différentes vitesses
- 3 : Chute du cycliste lors de l'ouverture intempestive de la portière d'un véhicule à l'arrêt

Cette recherche vise à établir le risque de traumatisme crânien encouru par les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) impliqués dans différentes configurations-types d'accident pouvant être rencontrées en milieu urbain. Le risque est étudié en fonction de diverses caractéristiques de l'accident (par exemple la vitesse d'impact du véhicule ou le port du casque).

Le piéton enfant plus vulnérable

Dans le cadre de l'étude réalisée impliquant les piétons adulte et enfant de six ans fauchés par un véhicule de type « citadine » à des vitesses allant de 20 km/h à 60 km/h les principales conclusions obtenues sont les suivantes :

- Les risques de traumatismes crâniens dépendent fortement de l'orientation du piéton au moment de l'impact.
- Pour une vitesse du véhicule de 50 km/h il existe un risque de 100 % de lésion neurologique lorsque le piéton se trouve en configuration frontale par rapport au véhicule alors que ce risque est nul pour une configuration latérale, constat établi pour le piéton adulte et enfant.
- Le risque de fracture crânienne est plus important chez l'enfant que chez l'adulte pour une même vitesse du véhicule (par exemple, à 50 km/h, il est de 3 % pour l'adulte et de 13 % pour l'enfant). Pour le piéton enfant, ce risque est **multiplié par 3** lorsque la vitesse passe de 50 km/h (13 %) à 60 km/h (34 %).
- Une vitesse de véhicule passant de 55 km/h à 60 km/h entraîne une **multiplication par 6** du risque de lésion neurologique chez l'enfant (perte de connaissance).

Apport du casque chez le cycliste

Dans le cas d'un cycliste circulant à une vitesse entre 15 et 25 km/h et chutant lors de l'ouverture intempestive d'une portière d'un véhicule à l'arrêt, il existe un risque lésionnel de 100 % en termes de lésions neurologiques (perte de connaissance) et de fracture crânienne chez le cycliste non casqué. Ce risque se voit **divisé par 2 pour la fracture crânienne** et par presque **20 pour les lésions neurologiques** avec le port du casque.

L'apport du casque de protection a également été montré lors de l'étude de la collision entre un cycliste (casqué et non casqué) et un véhicule. Il permet de diminuer les risques de traumatisme crânien du cycliste. Pour une vitesse du véhicule de 45 km/h, le risque de fracture crânienne est **divisé par 3** par le port d'un casque de protection.

L'ajout de protubérances sur les casques de vélo, de moto ou de ski (par exemple : webcam, décorations...) **nuît à l'efficacité du casque** (pouvant entraîner des lésions lors d'un choc).

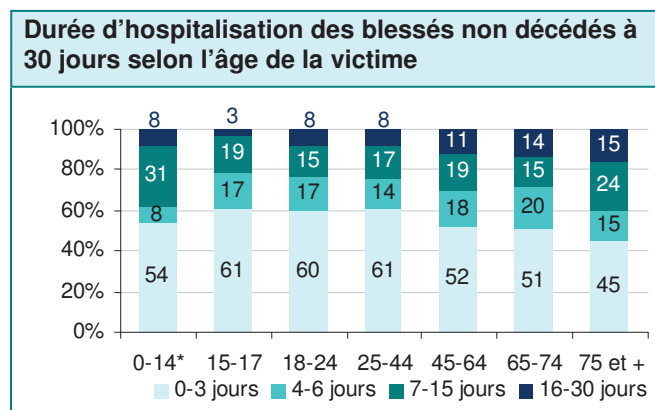
Exploitation du registre Traumabase® pour une meilleure connaissance des blessures des accidentés de la route sur l'Ile-de-France (Trauma-IDF)

| | |
|-----------------|--|
| Equipe | Sophie Hamada, Tobias Gauss (AP-HP) |
| Achèvement | Décembre 2016 |
| Base de données | Analyse des victimes d'accidents sur voie publique recensées dans la Traumabase® de 2011 à 2015. |
| Mots clés | Ile-de-France, victimes, gravité des blessures. |

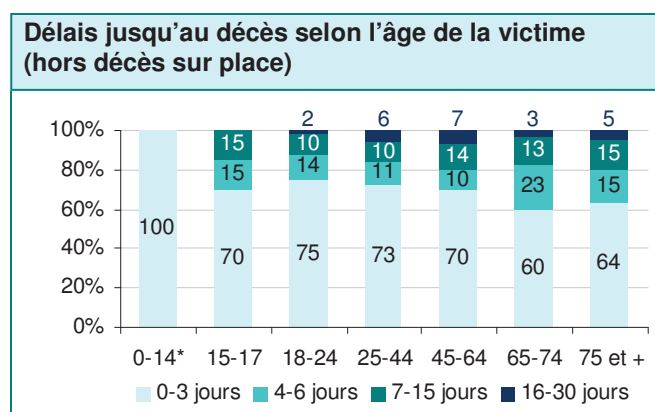
Victimes d'accidents sur voie publique enregistrées dans la Traumabase®

| 2011-2015 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Total |
|-----------|------|------|------|------|-------|-------|
| Tués | 27 | 57 | 62 | 61 | 105 | 312 |
| Blessés | 273 | 458 | 650 | 745 | 1 337 | 3463 |

* L'augmentation du nombre de victimes correspond au rattachement des centres (en juin 2012, la Pitié-Salpêtrière et en janvier 2015, Percy, Henri Mondor et l'Hôpital européen Georges Pompidou).



* Effectifs faibles



* Effectifs faibles

Moyenne des AIS selon le mode de déplacement

| 2015 | Tête | Face | Thorax | Abdomen | Bassin | Peau |
|----------|------|------|--------|---------|--------|------|
| VL et PL | 1,3 | 0,4 | 1,5 | 0,8 | 1,2 | 0,2 |
| 2RM | 1 | 0,4 | 1,3 | 0,8 | 1,7 | 0,2 |
| piéton | 1,8 | 0,5 | 1,2 | 0,6 | 1,8 | 0,1 |
| vélo | 2 | 0,4 | 1,4 | 0,5 | 1,1 | 0,1 |

Score ISS selon le mode de déplacement

| 2015 | Moyenne | Ecart type | Médiane |
|----------|---------|------------|---------|
| VL et PL | 14,6 | 12 | 13 |
| 2RM | 15,2 | 11,1 | 13 |
| piéton | 16,9 | 11,7 | 14 |
| vélo | 17,6 | 13,3 | 16 |

La Traumabase® est un observatoire de patients traumatisés graves basé sur un recueil systématisé de données depuis la phase pré-hospitalière (relevées par l'équipe du SMUR) jusqu'à la sortie de l'hôpital. Les victimes des accidents de la circulation pris en charge y sont notamment enregistrées.

La Traumabase® a été initiée en 2011 par l'équipe d'anesthésie-réanimation de l'hôpital de l'AP-HP Beaujon à Clichy, rapidement rejointe par les équipes d'anesthésie-réanimation des hôpitaux du Kremlin-Bicêtre (2011) et de la Pitié-Salpêtrière (2012). Depuis janvier 2015, les six centres franciliens spécialisés en traumatologie ont adhéré à la Traumabase®, permettant ainsi l'exhaustivité du recueil de données sur l'ensemble des patients amenés en centre spécialisé de traumatologie dans la région Ile-de-France. Depuis avril 2016, de nouveaux centres hospitaliers ont rejoint la Traumabase® (Caen, Dijon, Lille, Strasbourg, Toulon). A la fin 2016, plus de 10 000 patients étaient recensés.

Patients ayant subi un accident de la circulation

Entre 2011 et 2015, 3 463 victimes d'accidents de la route ont été recensées dans la Traumabase® et 312 personnes sont décédées dans un des Trauma center d'Ile-de-France. Les personnes tuées ont été prises en charge à l'hôpital et y sont décédées dans les 30 jours après leur admission. Les blessés sont toutes les victimes non décédées à 30 jours. En 2015, 5 patients sont décédés plus de 30 jours après l'accident.

Durée d'hospitalisation

Les patients les plus âgés ont tendance à avoir des durées de séjour plus prolongées que les patients plus jeunes : 14 % des 65 ans et plus restent hospitalisés plus de deux semaines contre 9 % des moins de 45 ans. Les décès des patients de moins de 25 ans surviennent essentiellement précocement. Les décès des patients plus âgés sont plus étalés dans le temps, même s'ils sont majoritairement précoces.

Gravité des blessures en 2015

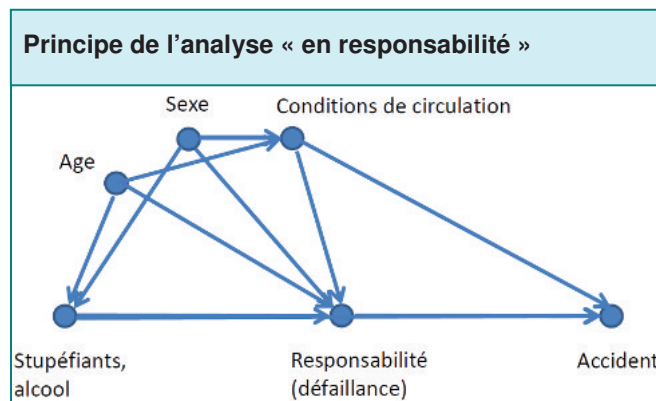
Parmi les caractéristiques de la victime, la Traumabase® relève en particulier la gravité des blessures des traumatisés au travers de l'échelle traumatique (AIS, Abbreviated Injury Scale) et du score des séquelles probables l'ISS (Injury severity score). Les Trauma centers prennent en charge les victimes les plus graves (score ISS supérieur à 15) grâce à un plateau technique et une équipe spécialisée.

En moyenne, les atteintes cérébrales sont plus faibles pour les motocyclistes du fait de l'obligation du port du casque. Les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) ont des scores lésionnels (AIS et ISS) plus élevés que les usagers des autres modes de déplacement.

Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM – Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM)

| | |
|--------------|---|
| Equipe | Jean-Louis Martin, Blandine Gadegbeku, Dan Wu, Vivian Viallon, Bernard Laumon (Ifsttar - TS2/Umrestte) |
| Achèvement | 2016 |
| Méthodologie | Étude en responsabilité Détermination des Odds-Ratios (OR) et des Risques attribuables (RA) ajustés sur les facteurs de confusion. |
| Périmètre | Analyse des accidents mortels de l'année 2011 (base VOIESUR). |
| Mots clés | Conduites addictives, stupéfiants. |

Un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel (17,8 pour un conducteur alcoolisé).



Source : Actualisation des résultats de l'étude SAM, Ifsttar, Colloque « Santé et sécurité routière », septembre 2016.

Effectifs et Prévalences des conduites sous influence pour les responsables et les non responsables

| Concentrations sanguines | Total | Responsables | Non responsables |
|--------------------------|--------------|--------------|------------------|
| Effectifs | 4 059 | 2 569 | 1 490 |
| Cannabis, THC ≥ 1 ng/ml | 325 | 10.7% | 3.4% |
| Amphétamines ≥ 50 ng/ml | 10 | 0.4% | 0.1% |
| Cocaïne ≥ 50 ng/ml | 12 | 0.4% | 0.1% |
| Opiacés ≥ 20 ng/ml | 43 | 1.3% | 0.6% |
| Alcool ≥ 0,5 g/l | 788 | 29.5% | 2.1% |

Source : Jean-Louis MARTIN *et al.*, *Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM)*, DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.

Odds-Ratios et Risques Attribuables ajustés*, avec intervalles de confiance à 95 %

| Concentrations sanguines | OR* | IC 95% | RA* | IC 95% |
|--------------------------|-------|-------------|-------|-----------------|
| Cannabis, THC ≥ 1 ng/ml | 1.65 | (1,16-2,34) | 4.2% | (3,7 %-4,8 %) |
| Opiacés ≥ 20 ng/ml | 2.21 | (1,02-4,78) | 0.7% | (0,5 %-1,0 %) |
| Alcool ≥ 0,5 g/l | 17.80 | (12,1-26,1) | 27.7% | (26,0 %-29,4 %) |

* OR = Multiplication du risque d'être responsable d'un accident mortel par rapport à un niveau de référence, RA = pourcentage d'accidents mortels évitables en l'absence de conduite sous influence ; estimations ajustées sur âge, sexe, véhicule, moment de l'accident.

Source : Jean-Louis MARTIN *et al.*, *Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM)*, DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.

En 2005, l'étude Stupéfiants et Accidents Mortels (SAM)¹ conduite par l'Ifsttar a permis de confirmer le rôle prédominant de l'alcool et de quantifier le sur-risque attaché à une conduite sous l'emprise du cannabis. L'étude ActuSAM utilise les données provenant de l'analyse complète et de la codification des procédures issues des forces de l'ordre pour tous les accidents mortels survenus en France métropolitaine en 2011.

Cannabis : stabilité du risque et de la prévalence

Les résultats entre l'étude SAM et ActuSAM sont stables malgré le changement de la procédure de contrôle des stupéfiants, passant d'un dépistage urinaire à un dépistage salivaire, et au-delà des quelques différences dans les méthodes d'analyse mises en œuvre. La proportion d'accidents mortels qui serait évitée si aucun conducteur n'était positif au cannabis est estimée à 4,2 %, proche de la valeur estimée dans SAM. Un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel. Le cannabis est le produit stupéfiant illicite le plus souvent détecté parmi les quatre familles testées.

Les risques dus aux autres stupéfiants à confirmer

Un conducteur testé **positif aux opiacés** (opium et autres dérivés) **multiplie par 2,21** le risque d'être **responsable d'un accident mortel**. Cette estimation reste à confirmer car elle est basée sur des effectifs faibles. Les autres familles de stupéfiants ont des prévalences faibles, et les risques associés ne peuvent pas être estimés sur une seule année de recueil.

Un risque alcool plus élevé

La proportion d'accidents mortels qui serait évitée si aucun conducteur n'était au-dessus du seuil réglementaire est estimée à environ 28 %, proche de la valeur estimée dans SAM. Le risque d'être responsable d'un accident mortel chez les **conducteurs alcoolisés** a été réévalué. L'étude ActuSAM rapporte ainsi que ce **risque est multiplié par 17,8**, soit une valeur plus élevée que dans SAM, sans doute due à la meilleure détermination de la responsabilité.

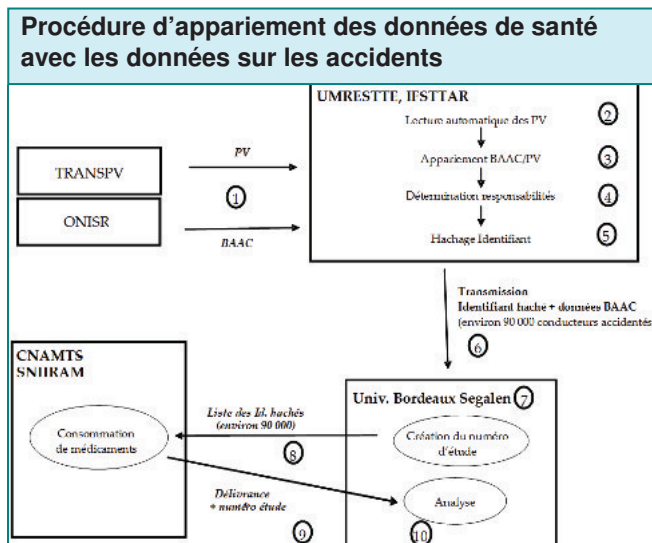
ActuSAM souligne à nouveau la dangerosité de la consommation conjointe d'alcool et de stupéfiants : parmi les conducteurs responsables d'accidents mortels sous influence du cannabis, plus d'un sur deux est sous influence de l'alcool. **Un conducteur positif aux deux substances multiplie par 29 son risque d'être responsable d'un accident mortel.**

¹ Étude SAM : Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière, convention 2004, OFDT/Ifsttar, septembre 2005.

Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière (CESIR III)

| | |
|--------------|---|
| Equipe | Emmanuel Lagarde, Ludivine Orriols (INSERM) |
| Achèvement | Rapport intermédiaire : 2016 |
| Méthodologie | Analyse en case-crossover : comparaison de la probabilité d'exposition aux médicaments. Analyse en responsabilité : comparaison responsables (cas) / non-responsables (témoins) pour étudier les traitements chroniques. |
| Périmètre | Collecte d'environ 200 000 procès-verbaux (période janvier 2012-décembre 2015). |
| Mots clés | Santé publique, bases de données. |

Les médicaments ayant un risque pour la conduite sont classés en grandes classes thérapeutiques : benzodiazépines hypnotiques et anxiolytiques, antidépresseurs, hypnotiques apparentés aux benzodiazépines, anti-épileptiques et substituts des stupéfiants.



Source : CESIR III, Appariement des bases de données nationales – phase 3, INSERM, Rapport intermédiaire, novembre 2016.



Source : Dispensation des médicaments présentant des risques pour la conduite de véhicules – Fiche mémo à destination des pharmaciens, Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM), mars 2017.

Les facteurs liés à la santé peuvent impacter la capacité de conduire (capacités cognitives et motrices) : un peu plus de 3 % des accidents de la route sont attribuables à une consommation de médicaments. Grâce à l'appariement des données de santé (remboursement de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés - CNAMTS) avec les données sur les accidents corporels recueillies par les forces de l'ordre (fichier BAAC), cette étude vise à déterminer si la consommation de certains médicaments est associée au risque d'être responsable d'un accident de la route et si l'initiation d'un traitement entraîne un sur-risque d'accident.

Impact de certains médicaments sur le risque d'accident

- **Les antihistaminiques** (prescrits en cas d'allergies) : un sur-risque d'être responsable d'un accident de la route n'a été retrouvé que chez les utilisateurs d'hydroxyzine qui étaient en Affection Longue Durée (ALD) le jour de l'accident.
- **Les antidiabétiques** (prescrits pour contrôler la glycémie) : si les conducteurs sous traitement antidiabétique non insulinaire (diabète de type 2) ne présentent pas de sur-risque d'accident, la période d'initiation du traitement est toutefois une période critique pendant laquelle le risque d'être responsable d'un accident est multiplié par 1,61.
- **Les anticholinergiques** (prescrits, généralement chez les personnes âgées, en cas d'incontinence urinaire, de dépression, de stress, de maladie de Parkinson) : conformément aux résultats de l'étude Cesir-A, le sur-risque d'être responsable d'un accident attribuable à la consommation d'antidépresseurs est de 1,13.

Impact de la mise en place du pictogramme à trois niveaux

Depuis 1999, les médicaments qui peuvent avoir un effet sur l'aptitude à la conduite automobile sont signalés par un pictogramme (une voiture noire dans un triangle) imprimé sur les boîtes de médicaments. En 2005, cette alerte visuelle a été déclinée par des pictogrammes gradués selon trois niveaux de risque.

Sur la période d'une étude spécifique (juillet 2005 – décembre 2011) les accidents de la route attribuables à la consommation de benzodiazépines et de z-hypnotiques¹ n'ont pas diminué durant la période de mise en place des trois pictogrammes. Ces résultats ne remettent cependant pas en cause cette signalétique en raison de l'augmentation de la consommation de ces médicaments. La sensibilisation des prescripteurs, des délivreurs et des patients à ces risques doit être améliorée.

¹ Dans les traitements contre l'insomnie, les hypnotiques Z favorisent l'endormissement (Zopiclone, Zolpidem et Zaleplon).

Accidentalité domicile-travail et choix modal

| | |
|-----------------|---|
| Equipe | Valérie Battaglia, Benoît Hiron, Frédérique Villiers (Cerema) |
| Achèvement | Mars 2017 |
| Méthodologie | Analyse des accidents répertoriés en 2013 et 2014. Mise en relation du nombre d'accidents ou d'accidentés et d'une mesure d'exposition au risque d'accident. |
| Base de données | Bases BAAC 2013 et 2014. Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008 et données de l'Insee 2013. |
| Mots clés | Trajet domicile-travail, exposition au risque, accidents. |

Dans l'étude, le taux d'incidence est le rapport entre le nombre d'accidentés (ou de tués) et la mesure d'exposition au risque. La mesure d'exposition au risque est le nombre d'usagers dans la population active concernée pratiquant le mode (indépendamment de la distance parcourue).

Taux d'incidence des accidentés domicile-travail par an pour 1000 actifs selon le mode de transport

| | Accidentés (2013-2014) | Population concernée en milliers | Taux d'incidence | Taux d'incidence VT base 1 |
|------------------------|------------------------|----------------------------------|------------------|----------------------------|
| VT +VU+PL | 9301 | 18627.4 | 0.3 | 1.0 |
| Piétons | 1720 | 2370.3 | 0.4 | 1.5 |
| bicyclette | 1300 | 566.8 | 1.1 | 4.6 |
| 2RM | 9548 | 747.2 | 6.4 | 25.6 |
| TC (bus, car, tramway) | 75 | 3065.9 | 0.0 | 0.0 |

Taux d'incidence des accidentés dans les trajets domicile-travail selon le mode de déplacement et la classe d'âge en 2013-2014

| | 16/17 ans | 18/24 ans | 25/34 ans | 35/44 ans | 45/54 ans | 55/64 ans |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| piéton | 1.2 | 0.6 | 0.5 | 0.4 | 0.4 | 0.5 |
| bicyclette | 1.6 | 1.7 | 1.7 | 1.0 | 1.4 | 1.5 |
| TC (bus, car, tramway) | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 2RM | 6.1 | 10.2 | 9.1 | 5.5 | 9.8 | 13.3 |
| VT (conducteur et passager) | 0.3 | 0.8 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.2 |

Nombre d'accidentés et taux d'incidence des accidentés dans les trajets domicile-travail selon le mode de déplacement et le sexe en 2013-2014

| | Nb d'accidentés masculin | Nb d'accidentés féminin | Part modale homme | Part modale femme | Taux d'incidence homme | Taux d'incidence femme |
|------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------|------------------------|------------------------|
| bicyclette | 846 | 454 | 2.7 | 1.8 | 1.2 | 1.0 |
| VT+VU+PL | 4 731 | 4 570 | 72.8 | 71.7 | 0.2 | 0.3 |
| 2RM | 8205 | 1334 | 5.1 | 0.8 | 6.0 | 6.8 |
| piétons | 625 | 1095 | 7.6 | 10.7 | 0.3 | 0.4 |
| TC (bus, car, tramway) | 19 | 56 | 9.9 | 13.8 | 0.0 | 0.0 |

Les politiques publiques visent à favoriser des moyens de transports alternatifs à la voiture particulière notamment pour les déplacements domicile-travail. Sur les deux années 2013 et 2014, 11 % des personnes tuées sur la route et 13,4 % des blessés hospitalisés l'ont été sur un trajet domicile-travail (ces déplacements n'incluent pas les trajets domicile-école concernant les élèves et étudiants).

L'étude recherche si les modes alternatifs à la voiture réduisent l'accidentalité et si le choix modal a un impact sur l'accidentalité dans le cadre des trajets domicile-travail.

Par rapport à la fréquence de l'usage du mode :

- l'usage d'un véhicule de tourisme est le plus sûr ;
- la marche est un mode où l'usager est plus vulnérable (rapport de 1,5 par rapport au VT) ;
- l'usage de la bicyclette entraîne un sur-risque d'accident (rapport de 4,6 à 1 par rapport au VT) ;
- l'usage du deux-roues motorisé est particulièrement accidentogène (rapport de 25,6 à 1 par rapport au véhicule de tourisme).

Les parts modales diffèrent selon le sexe. Les hommes se déplacent plus en 2RM (5,1 %) ou en vélo (2,7 %) que les femmes (0,8 % en 2RM et 1,8 % en vélo). Les femmes se déplacent davantage en TC (13,8 %) ou à pieds que les hommes (9,9 % en TC).

L'accidentalité des **usagers de 2RM** sur un trajet domicile-travail est masculine. Aussi, l'accidentalité des **hommes** sur les trajets domicile-travail est plus importante que celle des femmes, ce qui s'explique par leur choix modal. Dans le cadre des trajets domicile-travail, pour un même mode de transport, le taux d'incidence homme/femme est peu différent.

La **classe d'âge 18-24 ans** est sur-représentée dans les accidents sur un trajet domicile-travail. En effet, les jeunes utilisent plus souvent un 2RM (part modale de 4,4 % chez les 18-24 ans contre 2,9 % dans l'ensemble de la population active) et présentent un sur-risque d'accident (le taux d'incidence des 18-24 ans est le double de celui des 35-44 ans). Un sur-risque est également présent en VT (le taux des 18-24 ans est le triple de celui des 35-44 ans).

L'accidentalité du travail en horaires décalés, de nuit et le week-end semble avoir des caractéristiques particulières : taux d'incidence plus élevé le dimanche en lien avec des parts modales différentes le dimanche et les nuits en week-end.

Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier (Isomerr)

| | |
|--------------|---|
| Equipe | Mohamed Mouloud Haddak, Idlir Licaj, Eliette Randriantovomanana, Marie Lefèvre, Liacine Bouaoun (Ifsttar), Nathalie Havet (SAF), Pascal Pochet (LAET) |
| Achèvement | Isomerr – Jeunes (2007-2011) Isomerr – Ménages (2010-2012) |
| Méthodologie | Rapprochement de données socio-économiques, de mobilité et d'accidents. Enquêtes cas-témoins |
| Périmètre | Registre du Rhône, enquête ménages déplacements (EMD) Lyon 2005-2006, enquête ENTD (2007-2008). Enquêtes Isomerr |
| Mots clés | Inégalités sociales, mobilité, exposition au risque, accidents, comportements, représentations. |

La prise en compte des inégalités de mobilité et d'accès aux modes de transport permet une meilleure compréhension de la dimension sociale des inégalités face au risque routier. Deux projets, Isomerr–Jeunes et Isomerr–Ménages visent ainsi à mieux identifier les liens entre les inégalités sociales et l'insécurité routière.

Différenciations et inégalités en matière de mobilité

Les comportements de mobilité (usage des modes de transport et distances parcourues) sont influencés par les caractéristiques du lieu de résidence et des trajets parcourus. Des différences fortes sont observées entre zones agglomérées et zones périurbaines et rurales. Le revenu du ménage conditionne le niveau de motorisation, les niveaux de mobilité et d'usage modal. D'autres facteurs sont à prendre en compte comme le statut du jeune (scolaire, actif, au chômage) et la culture de la sécurité routière acquise avec les parents.

Un risque routier différencié socialement et spatialement

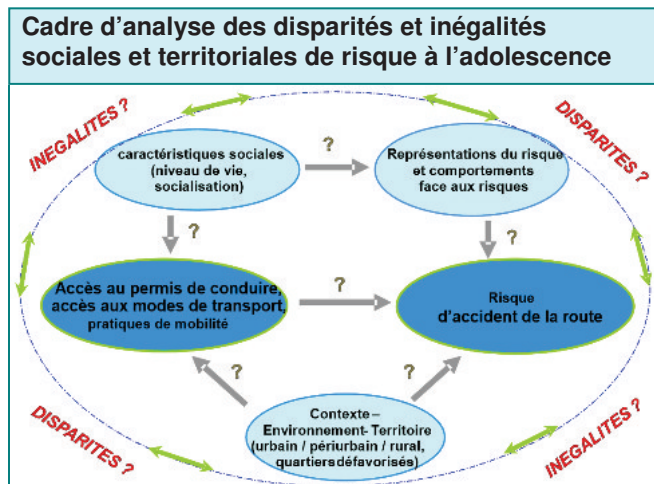
Plusieurs facteurs expliquent les inégalités de risque routier : l'accès différencié aux modes de transport, les pratiques de déplacements en semaine et le week-end, socialisation familiale, représentations du risque et influence des pairs.

L'étude « Jeunes » caractérise des sur-risques dans les zones défavorisées, et chez les jeunes de ménages à bas revenus. Dans les communes avec ZUS, il est plus dangereux d'utiliser un véhicule individuel motorisé. Rapporté aux distances parcourues, le risque pour les garçons de 14-17 ans des communes défavorisées augmente. Parmi les usagers de 2RM, ceux qui en font un usage intensif ont 3 fois plus de risque d'être accidentés.

L'étude « Ménages » a permis d'identifier un risque supérieur pour certains profils. Les jeunes âgés de 14 à 24 ans sont globalement les plus à risque, en particulier les hommes quelle que soit la gravité. Les incidences des seniors de 75 ans et plus sont élevées pour les piétons et les automobilistes conducteurs. Les usagers de 2RM ont 38 fois plus de risque d'être tués que les automobilistes en tenant compte du temps passé en déplacement, 47 en tenant compte du nombre de kilomètres parcourus. Les cyclistes sont 2 à 3 fois plus à risque d'être victime ou blessé hospitalisé, et 1,5 fois plus à risque d'être tué.

Géographiquement, le risque d'être victime est plus élevé dans les unités urbaines, alors que le risque d'être tué est plus élevé dans les zones rurales.

Au niveau des catégories socioprofessionnelles, les ouvriers et les étudiants sont en sur-risque par rapport aux employés.



Rapports d'incidences entre communes de résidence avec / sans ZUS (Zone urbaine sensible), ramené à la population

| | Garçons | | | | Filles | | | |
|-----------------------|----------|---------------------|---------------------|---------------------|----------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | Victimes | 10-13 ans | 14-17 ans | 18-24 ans | Victimes | 10-13 ans | 14-17 ans | 18-24 ans |
| Voiture passager | 111 | 1,75 [0,62-4,92] | 1,79 [0,77-4,14] | 1,13 [0,70-1,81] | 395 | 0,95 [0,29-3,11] | 0,68 [0,31-1,50] | 1,62 [1,06-2,49] |
| Voiture conducteur | 261 | / | 1,15 [0,16-8,16] | 0,96 [0,75-1,23] | 245 | / | / | 0,87 [0,67-1,12] |
| 2RM | 754 | 0,78 [0,13-4,67] | 0,77 [0,60-0,96] | 0,98 [0,81-1,18] | 150 | / | 0,76 [0,43-1,34] | 0,79 [0,53-1,17] |
| Vélo | 301 | 0,84 [0,54-1,31] | 1,71 [1,14-2,57] | 1,67 [1,14-2,45] | 75 | 0,69 [0,25-1,90] | 1,31 [0,40-4,33] | 1,03 [0,57-1,85] |
| Piéton | 154 | 2,81 [1,60-4,97] | 4,74 [2,19-10,3] | 1,14 [0,66-1,96] | 155 | 2,11 [1,07-4,15] | 2,56 [1,40-4,69] | 1,72 [1,01-2,94] |
| Transports collectifs | 3 | 0 | / | 0 | 14 | 0,57 [0,05-6,29] | 1,10 [0,22-5,45] | 2,47 [0,28-22,1] |

Source : Mohamed Mouloud Haddak *et al.*, *Isomerr-Jeunes. Rapport de synthèse*, 2011.

Risque d'être victime d'un accident, par CSP

| Catégorie socioprofessionnelle | Odds ratio ajusté sur la possession de véhicules |
|---|--|
| Agriculteurs exploitants | 0,36 [0,35 – 0,37] |
| Artisans, commerçants et chefs d'entreprise | 0,44 [0,43 – 0,44] |
| Cadres et professions intellectuelles supérieures | 1,02 [1,01 – 1,03] |
| Professions Intermédiaires | 0,75 [0,75 – 0,76] |
| Employés | 1 |
| Ouvriers | 1,04 [1,03 – 1,05] |
| Retraités | 0,15 [0,15 – 0,16] |
| Sans activité professionnelle | 0,52 [0,51 – 0,53] |
| Elèves/Étudiants | 1,12 [1,10 – 1,13] |

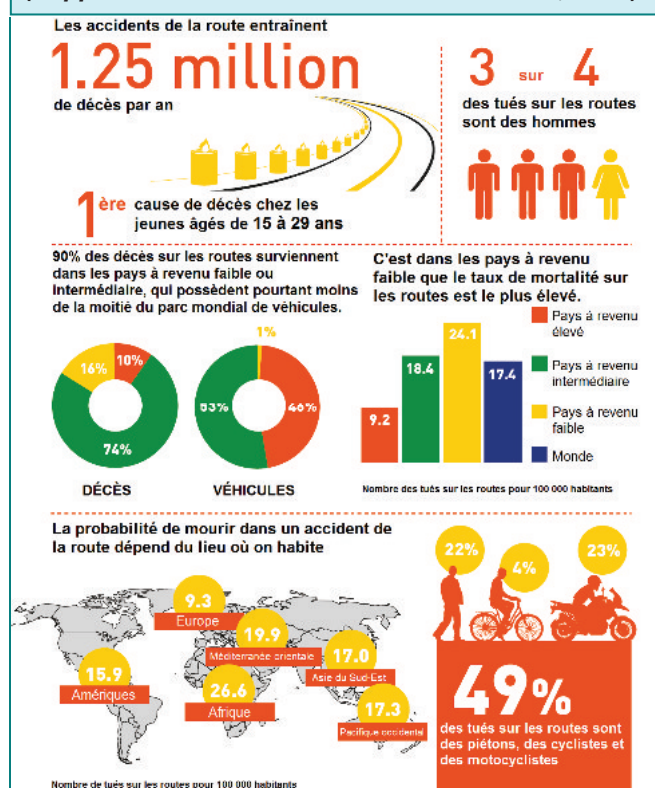
Source : Mohamed Mouloud Haddak, *Les pratiques de mobilité et risques d'accidents routiers des ménages*, 2013.

Comparaisons internationales

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) suit l'évolution de l'accidentalité routière au moyen de son Rapport de situation sur la sécurité routière (voir *WHO Global Status Report for Road Safety 2015*).

L'IRTAD (*International Traffic Safety Data and Analysis Group*) est un groupe de travail permanent du Forum International des Transports de l'OCDE. Il est composé de 80 membres ou observateurs issus de 40 pays. Sa base de données, son rapport annuel et ses rapports de recherche thématiques permettent de réaliser des comparaisons (voir pages 156 - 159).

Accidents de la route dans le monde : les faits (Rapport de situation sur la sécurité routière, OMS)



Le concept du « Safe system » (système sûr)



Source : SAuver des VIES, Module technique sur la sécurité routière, OMS, 2017.

La sécurité routière en France - bilan 2016 - ONISR

La sécurité routière dans le monde

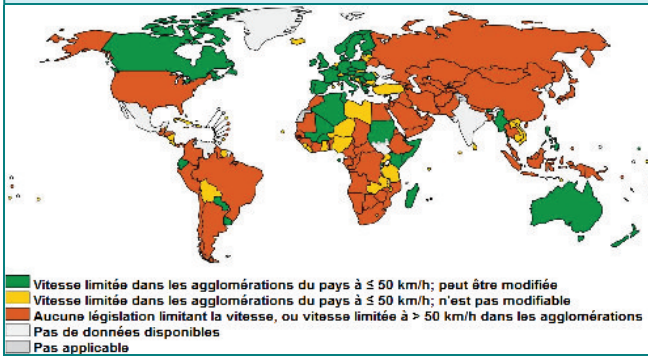
Chaque année, les accidents de la route entraînent 1,25 million de décès dans le monde, soit 3 500 décès par jour, dont 500 enfants. Ce chiffre a cessé de croître depuis 2007, il a même légèrement baissé (- 4 %), malgré l'augmentation de la motorisation et la croissance démographique à l'échelle mondiale. Chaque année, jusqu'à 50 millions de personnes sont blessées. Les accidents de la route constituent la neuvième cause de mortalité tous âges confondus, et la première pour les jeunes de 15 à 29 ans. Près de la moitié des personnes tuées sur les routes sont des usagers vulnérables. Plus de 90 % des décès et des traumatismes routiers ont lieu dans des pays à revenus faibles ou intermédiaires, alors que ces derniers ne comptent que 54 % des véhicules immatriculés. La proportion des piétons peut atteindre les deux tiers des tués dans ces pays.

Un objectif mondial de réduction du nombre de tués sur les routes

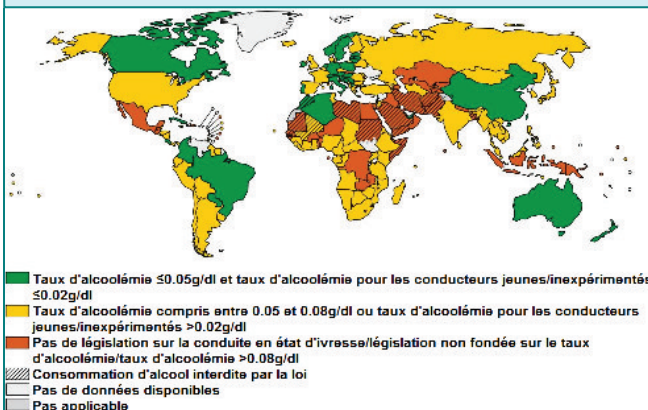
En 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la décennie 2011-2020 « Décennie d'action pour la Sécurité Routière ». En 2015, parmi les Objectifs de développement durable, les cibles 3,6 et 11,2 ont été définies : réduire de moitié le nombre de tués et de blessés sur les routes avant fin 2020 et assurer un accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables à l'horizon 2030.

La plupart des pays ont ainsi établi des stratégies nationales fixant un objectif de réduction de la mortalité, des indicateurs prioritaires et des plans d'action compris entre 4 et 12 ans. En Afrique du Sud, le programme « Safely Home » a permis de réduire de 29 % le nombre de tués sur la route en trois ans en améliorant les infrastructures de protection des piétons, en renforçant les contrôles radars et l'utilisation des alcootests. Au Mexique, la stratégie de sécurité routière est vue comme un enjeu de santé publique : elle prévoit de recueillir les données lésionnelles des accidentés, de standardiser la prise en charge préhospitalière et d'encourager les comportements vers une conduite sûre. En Allemagne, le programme de sécurité routière 2011-2020 comporte un volet entier de mesures propres à l'ingénierie automobile, élaboré en lien avec les constructeurs. En Suisse, le programme « Via sicura » adopté en 2012 axe les mesures vers une meilleure application des normes, le renforcement de la prévention et l'évaluation, pour que « seuls des automobilistes bien formés et capables de conduire se déplacent dans des voitures sûres et sur des routes clémentes ». De nombreux pays promeuvent le concept de « Safe system », avec l'objectif de créer un système complet et sûr de transports qui permette l'erreur humaine et évite l'accident grave.

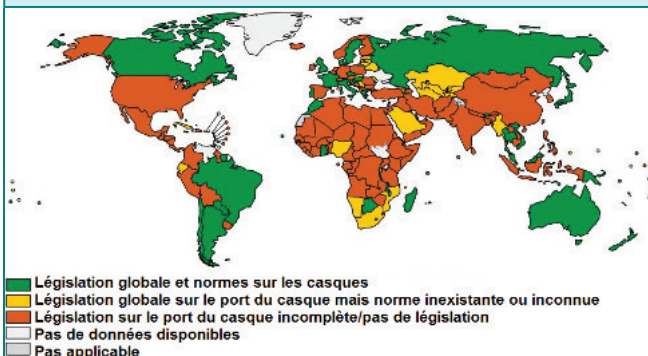
Réglementation de la vitesse en agglomération, par pays/zone



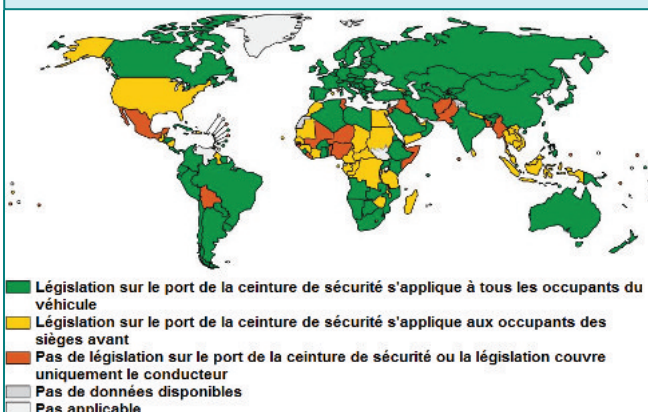
Législations sur la conduite en état d'ivresse, par pays/zone



Législations et normes sur les casques pour motocyclettes, par pays/zone



Législations sur le port de la ceinture de sécurité, par pays/zone



Source : Rapport de situation sur la sécurité routière, OMS, 2015.

La mise en conformité des dispositifs nationaux avec les normes internationales

Au cours de trois dernières années, 17 pays représentant 409 millions d'habitants ont modifié leurs lois portant sur un ou plusieurs des facteurs de risques afin de les rendre conforme aux meilleures pratiques.

D'après l'OMS, seuls 47 pays respectent les deux critères identifiés comme étant les meilleures pratiques de gestion de la **vitesse** en agglomération : limitation à 50 km/h et pouvoir accordé aux autorités locales de réduire cette limite.

En matière d'**alcool**, 84 pays, généralement à hauts revenus, sont dotés d'une réglementation nationale fixant un seuil d'alcoolémie inférieur ou égal à 0,5 g/l dans le sang. 34 pays dans le monde, dont 21 situés dans la région européenne, ont également arrêté une limite plus basse pour les conducteurs jeunes et inexpérimentés fixée à 0,2 g/l dans le sang.

Pour renforcer la prise de conscience et lutter contre les comportements à risque (la vitesse, la conduite en état d'ivresse, le non-port du **casque** motocycliste, de la **ceinture** et de dispositifs de retenue pour **enfants**), les politiques de sécurité routière nationales doivent néanmoins tenir compte de considérations économiques (fluidité du trafic routier, état des infrastructures) ou culturelles (acceptabilité sociale, plaisir de conduire, consommation festive d'alcool).

La réduction du nombre de victimes est également liée à la capacité de chaque pays à faire appliquer la réglementation mise en place.

Le permis de conduire dans l'Union européenne

La majorité des États membres de l'UE a adopté un système de permis à points¹, mais avec des régimes variés : dans certains pays le conducteur commence avec un capital de points qu'il peut perdre en fonction des infractions ; dans d'autres, il part d'une base de « zéro point » et se voit crédité d'un certain nombre de points dits « de pénalité » après une infraction et un seuil à ne pas dépasser (Allemagne, Grèce, Irlande).

Le nombre total de points à déduire/atteindre est de 3 aux Pays-Bas, 12 en Irlande et au Royaume-Uni, jusqu'à 39 en Bulgarie. Des régimes spécifiques existent pour les novices : leur capital de points initial est de moitié (France), perte du double de points pour une même infraction (Italie). Certains États de l'UE (Belgique, Finlande, Portugal, Slovaquie, Suède) n'ont pas adopté le système du permis à points.

¹ BESTPOINT (Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems) Handbook, 2012.





Annexes

| | |
|--|------------|
| Le BAAC | 140 |
| Le fichier national des accidents | 141 |
| Les grandes dates de la sécurité routière | 142 |
| Le barème des retraits de points | 147 |
| La démographie | 148 |
| La mobilité et les déplacements | 149 |
| Le réseau routier | 150 |
| Le parc automobile des ménages | 152 |
| Le parc deux-roues motorisés des ménages | 154 |
| Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD | 156 |
| Accidentalité par département | 160 |
| Les données brutes des victimes des accidents de la circulation | 162 |
| Les données brutes des conducteurs impliqués, métropole | 168 |
| Les séries longues du BAAC | 170 |
| Gravité des lésions et séquelles | 179 |
| Glossaire et sigles | 180 |
| Bibliographie | 182 |

| BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|---------------|-------|--------------|--------------|--|-------|---|---|---|----|--------------|---|-------------------------|----|
| IDENTIFIANT | | ETABLISSEMENT | | | LOCALISATION | | | INTERSECTION | | CONDITION ATMOSPHERIQUE | | | TYPE DE COLLISION | | |
| CODE UNITE | NUMERO DE PV | N° FELUI | 14 | 15 | 17 | Hors agglomération - 1 En agglomération - 2 | | 1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate | | Normale - 1 Pluie légère - 2 Pluie forte - 3 Neige - grêle - 4 Brouillard - Fumée - 5 Vent fort - tempête - 6 Temps éblouissant - 7 Temps couvert - 8 Autre - 9 | | | Accident impliquant : 1 - Frontale 2 - Par l'arrière 3 - Par le côté 4 - En chaîne 5 - Collisions multiples 6 - Autre collision 7 - Sans collision | | |
| 1 - CARACTERISTIQUES | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| DATE | HEURE | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| jour | mois | an | heure | minute | heure | minute | heure | minute | 1 - Hors intersection En intersection ou à proximité immédiate | Normale - 1 Pluie légère - 2 Pluie forte - 3 Neige - grêle - 4 Brouillard - Fumée - 5 Vent fort - tempête - 6 Temps éblouissant - 7 Temps couvert - 8 Autre - 9 | | | Accident impliquant : 1 - Frontale 2 - Par l'arrière 3 - Par le côté 4 - En chaîne 5 - Collisions multiples 6 - Autre collision 7 - Sans collision | | |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
| 2 - DIEUX | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| CATEGORIE | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| O 1 - Autoroute | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| D 2 - Route nationale | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| E 3 - Route départementale | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| R 5 - Hors réseau public | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| U 6 - Parc de stationnement ouvert à la circulation publique | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| T 9 - Autre | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
| 3 - VEHICULES | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| O 1 - Bicyclette | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 02 - Cyclo + 30 - scooter < 50 cm3 | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 03 - Voiturette, tricycle | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 31 - Moto > 50 < 125 cm3 | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 32 - Scooter > 125 cm3 | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 33 - Moto > 125 cm3 | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 34 - Scooter > 125 cm3 | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 07 - V.L. seul | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 10 - V.U. seul (1,5T < P.TAC < 3,5T) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 13 - P.L. seul (3,5T < P.TAC < 7,5T) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 16 - Tracteur agricole | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 19 - Autre | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
| 4 - USAGERS | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| CATEGORIE | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 1 - Conducteur | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 2 - Passager | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 3 - Piéton | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 4 - Piéton en roller ou en trottinette | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 1 - Indemne | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 2 - Tué (30) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 3 - Blessé hospitalisé | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 4 - Blessé léger | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
| MANOEUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 01 - Sans changement de direction | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 02 - Même sens, même file | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 03 - Entre 2 files | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 04 - En marche arrière | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 05 - A contresens | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 06 - En franchissant le terre-plein central | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 07 - Dans le couloir de bus - dans le même sens | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 08 - Dans le couloir de bus - dans le sens inverse | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 11 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 12 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 15 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 16 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 19 - Traversant la chaussée | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 20 - Manoeuvre de stationnement | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 21 - Manoeuvre d'évitement | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 22 - Ouverture de porte | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 23 - Arrêté (hors stationnement) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 24 - En stationnement (avec occupants) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 11 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 12 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 15 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 16 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 19 - Traversant la chaussée | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 20 - Manoeuvre de stationnement | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 21 - Manoeuvre d'évitement | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 22 - Ouverture de porte | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 23 - Arrêté (hors stationnement) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 24 - En stationnement (avec occupants) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 11 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 12 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 15 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 16 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 19 - Traversant la chaussée | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 20 - Manoeuvre de stationnement | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 21 - Manoeuvre d'évitement | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 22 - Ouverture de porte | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 23 - Arrêté (hors stationnement) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 24 - En stationnement (avec occupants) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 11 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 12 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 15 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 16 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 19 - Traversant la chaussée | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 20 - Manoeuvre de stationnement | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 21 - Manoeuvre d'évitement | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 22 - Ouverture de porte | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 23 - Arrêté (hors stationnement) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 24 - En stationnement (avec occupants) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 11 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 12 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 15 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 16 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 19 - Traversant la chaussée | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 20 - Manoeuvre de stationnement | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 21 - Manoeuvre d'évitement | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 22 - Ouverture de porte | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 23 - Arrêté (hors stationnement) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 24 - En stationnement (avec occupants) | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 11 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 12 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 15 - A gauche | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 16 - A droite | | LUMIERE | | LOCALISATION | | REGIME DE CIRCULATION | | VOIE | | LARGEUR | | ETAT SURFACE | | SITUATION DE L'ACCIDENT | |
| 19 - Traversant la chaussée | | | | | | | | | | | | | | | |

Le fichier national des accidents

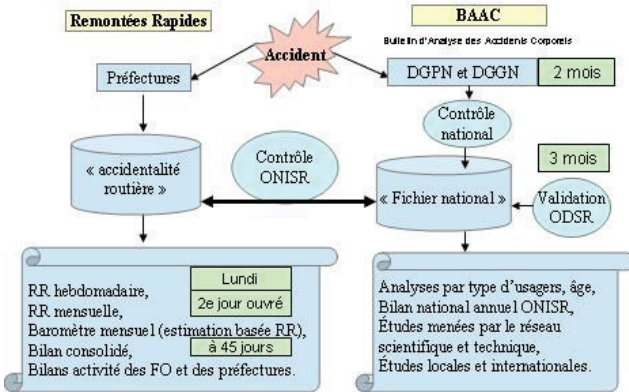


data.gouv.fr

L'ONISR assure la gestion du fichier national de l'accidentalité routière. Ses missions sont régies par le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au Comité interministériel de la sécurité routière et par l'arrêté 27 avril 2017 portant organisation interne de la délégation à la sécurité routière. L'ONISR est notamment garant de la qualité statistique des données qui sont labellisées par l'Autorité française de la statistique depuis juin 2013. Dans le cadre de l'ouverture des données numériques, les données n'ayant pas un caractère confidentiel lié à l'enquête sont accessibles sur le site Opendata du gouvernement.

Enregistrement des accidents

Les forces de l'ordre (FO) intervenant sur les accidents de la circulation informent les préfetures des accidents corporels. Ces données provisoires, dénommées « remontées rapides » (RR), sont adressées à l'ONISR et permettent de produire une première estimation de l'accidentalité (suivi hebdomadaire et mensuel par département), de la comparer aux données des années précédentes, et de publier le baromètre mensuel de l'accidentalité dont les données sont estimées à partir des écarts entre les RR et les données du BAAC de l'année précédente.

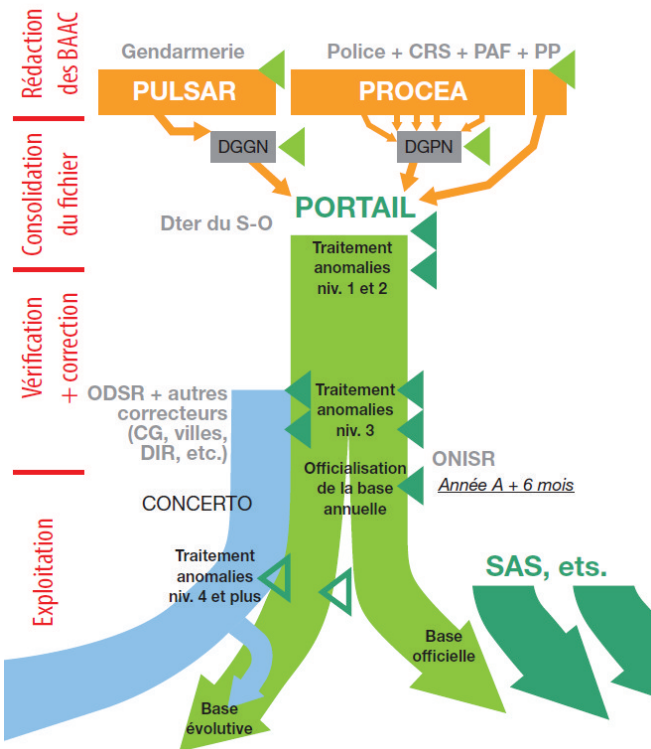


Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'une fiche BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) par le service de police (enregistrement via le logiciel spécifique PROCEA Web depuis 2015) ou de gendarmerie (extraction des données de l'enquête saisies sur le logiciel PULSAR BAAC depuis 2017) territorialement compétent. La fiche BAAC comprend quatre grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués. Le BAAC porte le numéro de code de l'unité émettrice ainsi que le numéro de procès-verbal, mais ne comporte ni les identités des personnes impliquées dans les accidents, ni les immatriculations des véhicules.

Consolidation des données

Les fiches BAAC sont transmises à l'administrateur du fichier national, la direction territoriale Sud-Ouest du Cerema, sous la supervision de l'ONISR, qui procède à un premier niveau de contrôle qualité : vérification des formats et de la complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident...). Les données sont mises sur un Portail Web. Les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR), assistés par les gestionnaires de voirie, assurent un 2ème niveau de vérification et la correction d'anomalies de saisie ou de champs non renseignés.

Le fichier national est validé par l'ONISR courant avril de l'année suivante et devient la source des statistiques officielles d'accidentalité, communiquées au public et institutionnels (alimentation des bases de données internationales OMS, CARE et IRTAD).



Les grandes dates de la sécurité routière

1893

- 14 août : circulaire ministérielle définissant le certificat de capacité valable pour conduire des véhicules.

1899

- 10 mars : décret réglementant la circulation automobile :
 - vitesse maximale autorisée (VMA) de 30 km/h en rase campagne, 20 km/h en agglomération ;
 - récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise ;
 - certificat de capacité pour la conduite des véhicules.

1909

- 11 octobre : signature de la 1^{ère} convention internationale relative à la circulation des automobiles à Paris.

1917

- Création des premières auto-écoles.

1921

- 27 mai : décret instaurant le Code de la route.

1922

- Le « certificat de capacité » devient « permis de conduire ».

1923

- Installation du premier feu rouge à Paris.

1926

- 24 avril : à Paris, convention internationale sur la circulation routière et sur la circulation automobile.

1931

- 30 mars : à Genève, 1^{ère} convention internationale sur l'unification de la signalisation routière et mise en place des panneaux de circulation.

1949

- 19 septembre : à Genève, convention internationale sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

1954

- 10 juillet : décret portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la VMA en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).
- Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1959

- 15 décembre : ordonnance permettant la sanction de conduite en état d'ivresse ou sous empire d'un état alcoolique.

1962

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

1965

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

1968

- 8 novembre : à Vienne, convention internationale sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

1969

- 5 février : arrêté VMA à 90 km/h pour les titulaires du permis de moins d'un an.

1970

- Création de la mission interministérielle à la sécurité routière.
- 9 juillet : loi, applicable au 1^{er} octobre, rendant obligatoire le contrôle d'alcoolémie après une infraction ou accident et fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :
 - 0,80 g/l de sang pour la contravention ;
 - 1,20 g/l de sang pour le délit.

- Équipement obligatoire de ceintures trois points aux places avant des véhicules neufs.

1972

- 5 juillet : décret instituant un Comité interministériel de la sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière (DISR).

1973

- 28 juin : décret fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.
- 28 juin : arrêté portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.
- 28 juin : arrêté portant obligation, hors agglomération, du port de la ceinture de sécurité pour les occupants avant des véhicules automobiles mis en service au 1^{er} avril 1970.

1974

- 6 novembre : décret fixant la limitation de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974, à :
 - 130 km/h sur les autoroutes ;
 - 110 km/h sur les routes à chaussées séparées ;
 - 90 km/h sur les autres routes.

1975

- 1^{er} janvier : port du casque obligatoire pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération.
- 16 juillet : arrêté portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
- 8 décembre : arrêté fixant à 45 km/h la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs aux constructeurs.

1976

- 1^{er} octobre : obligation du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978

- 12 juillet : loi portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

- 1^{er} octobre : arrêté relatif au port obligatoire de la ceinture avant sur tous les réseaux dans un véhicule de 1967 et plus.
- 16 octobre : arrêté portant obligation pour les usagers de cyclomoteurs, au 1^{er} janvier 1980, de porter le casque.

1982

- 22 juillet : arrêté de création de la Direction de la sécurité et de la circulation routières.
- 13 juillet : décision du CISR de lancer les programmes :
 - RÉAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
 - OBJECTIF 10 % : subventions accordées aux collectivités locales engagées à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et ayant atteint l'objectif fixé.
- 29 décembre : décret limitant, à partir du 1^{er} janvier 1983, la vitesse par temps de pluie et autres précipitations à :
 - 110 km/h sur les autoroutes ;
 - 100 km/h sur les routes à chaussées séparées ;
 - 80 km/h sur les autres routes.

1983

• 26 août : arrêté rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1^{er} octobre 1983 :

- 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;
 - 80 km/h pour les véhicules supérieurs à 19 tonnes et véhicules de transports en commun ;
 - 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blocage des roues ;
 - 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.
- 8 décembre : loi fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite d'un véhicule. Seuil du délit d'alcoolémie ramené à 0,80 g/l au lieu de 1,20 g/l de sang.

1985

- 4 juillet : arrêté fixant au 01/01/1986 l'obligation du contrôle technique sans obligation de réparation en cas de défectuosité, pour les véhicules de cinq ans d'âge et plus faisant l'objet d'une transaction.
- 5 juillet : loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes des accidents de la circulation et à l'accélération de la procédure d'indemnisation.
- 1^{er} août : décision de rendre obligatoire une vitesse minimale de 80 km/h, pour les automobilistes empruntant la voie de gauche sur les autoroutes.

1986

- 17 janvier : loi instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

- Mise en œuvre pour 1988 des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1988

- Généralisation de la conduite accompagnée à tous les départements.

1989

- 10 juillet : loi instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1^{er} juillet 1992.
- 14 décembre : arrêté portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

- 1^{er} décembre : limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et de sections à 70 km/h.

1991

- 28 août : décret introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.
- 27 décembre : arrêté relatif à l'utilisation de systèmes de retenue pour les enfants dans les automobiles et extension pour les passagers de la ceinture de sécurité à l'arrière.

1992

- 1^{er} janvier : contrôle technique obligatoire pour les véhicules de tourisme et utilitaires < 3,5 tonnes (arrêté 18/06/1991) ;
- obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.
- 1^{er} juillet : mise en application du permis à points. Leur nombre sera porté à 12 le 1^{er} décembre.
- 4 décembre : décret imposant une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux lors d'une visibilité inférieure à 50 m.

1993

- 24 novembre : décret créant un Observatoire national interministériel de sécurité routière placé auprès du DISR et

chargé d'assurer la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

1994

- 11 juillet : décret créant une contravention de quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.
- 5 mai : décret limitant la vitesse pour les conducteurs novices à 80, 100 ou 110 km/h selon les axes routiers.

1995

- 3 août : promulgation de la loi d'amnistie en matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ les délits de sécurité routière comme en 1988, et les contraventions donnant lieu au retrait de plus de trois points.
- 29 août : décret abaissant le taux contraventionnel de l'alcoolémie au volant de 0,7 g/l à 0,5 g/l.

1996

- 4 juillet : décret modifiant l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :
 - accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
 - autorisation de conduire une 125 cm³ si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
- 4 juillet : décret instaurant un brevet de sécurité routière pour jeunes d'au moins 14 ans pour conduire un cyclomoteur.

1997

- 17 novembre : brevet de sécurité routière rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

1999

- 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.

2000

- La sécurité routière est déclarée grande cause nationale.

2001

- 27 août : décret relatif au dépistage de stupéfiants pour les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière.
- 28 août : décret portant création d'un Conseil national de la sécurité routière (CNSR) et ayant pour mission de proposer des mesures, mener des études et évaluer la politique de sécurité routière.

2002 – Réunion du CISR le 18 février

- 30 avril : décret promulguant que tout conducteur de quadricycle léger à moteur doit être âgé d'au moins 16 ans et être titulaire du brevet de sécurité routière et ensuite éventuellement, du permis de conduire.
- 14 juillet : décision du président de la République de faire de la sécurité routière un des trois chantiers de son quinquennat.
- 6 août : loi portant sur l'amnistie présidentielle avec limite de son champ d'application au regard des infractions.

2003 – Réunion du CISR le 9 juillet

- 3 février : loi relative au dépistage de stupéfiants de tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.
- 31 mars : décret relatif à l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque (retrait de 3 points du permis au lieu de 2) ; et retrait de 2 points pour l'usage du téléphone portable.
- 12 juin : loi renforçant la lutte contre la violence routière (aggravation des peines et instauration du permis probatoire).
- 11 juillet : décret prévoyant le retrait de 6 points du permis de conduire pour conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.
- 27 octobre : inauguration du premier radar automatique.
- 31 octobre : mise en place du contrôle automatisé.

2004 – Réunions du CISR les 13 janvier et 7 juillet

- 1^{er} mars : mise en application du permis probatoire.

- 25 octobre : décret relatif à l'abaissement du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transport en commun de personnes à 0,2 g/l de sang.
- 6 décembre : décret prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus ainsi que la minoration des sanctions pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h hors agglomération.

2005 – Réunions du CISR les 24 janvier et 1^{er} juillet

- 1^{er} janvier : application des nouvelles définitions du tué et du blessé.
- 30 mars : décret d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance (loi Perben II du 9 mars 2004).
- Juillet : suppression des panneaux d'annonce des radars mobiles.

2006 – Réunion du CISR le 9 novembre 2006

- 5 janvier : loi prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus en renforçant l'efficacité de la peine de confiscation du véhicule.

2007

- 2 février : décret étendant aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs l'obligation d'allumage de jour des feux.
- 5 mars : loi relative à la prévention de la délinquance,
- 9 mai : décret d'application relatif au permis de conduire modifiant le code de la route en introduisant :
 - l'acquisition progressive du capital de 12 points pendant la période probatoire du permis de conduire ;
 - la simplification de la procédure d'information du conducteur dont le permis est invalidé faute de points ;
 - la possibilité d'obtenir, au terme d'un délai de six mois d'invalidation, un nouveau permis ;
 - la possibilité de connaître à tout moment son capital de points à travers un accès sécurisé sur Internet.

2008 – Réunion du CISR le 13 février

- 30 juillet : décret portant diverses dispositions telles que :
 - l'aménagement de zones de circulations particulières en agglomération (aires piétonnes, zones 30...) ;
 - le principe de prudence accrue du conducteur à l'égard des usagers les plus vulnérables ;
 - des limitations de vitesse pour les véhicules de transport de personnes ;
 - l'obligation pour les cyclistes, hors agglomération, de revêtir un gilet rétro-réfléchissant de nuit et en cas de visibilité est insuffisante.

2009 – Réunion du CISR le 13 janvier

- Déploiement des premiers radars feux rouges.
- 22 décembre : arrêté instaurant l'apprentissage supervisé de la conduite.

2010 – Réunion du CISR le 18 février

- 25 novembre : transfert au ministre de l'Intérieur de la politique de sécurité et d'éducation routières, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules qui restent compétence du ministre de l'Écologie en charge des transports.
- Décision d'installer 100 radars « vitesse moyenne ».

2011 – Réunion du CISR le 11 mai

- 5 janvier : loi complétant le code de la voirie routière et fixant les obligations des maîtres d'ouvrages et gestionnaires en matière de sécurité des infrastructures routières et des obligations de formation des auditeurs de sécurité routière.
- 14 mars : la Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure (LOPSI 2) prévoit notamment :
 - l'extension du cadre des dépistages de stupéfiants ;
 - la peine complémentaire de confiscation du véhicule obligatoire pour certaines infractions ;

- la possibilité pour le préfet de procéder à l'immobilisation immédiate et à la mise en fourrière du véhicule en cas de confiscation obligatoire du véhicule ;
- la possibilité pour l'autorité judiciaire de conditionner le maintien du droit à la conduite de l'auteur d'un délit de conduite sous l'empire de l'alcool, à l'installation dans le véhicule d'un éthylotest anti-démarrage (EAD).
- 24 août : arrêté rendant obligatoire, dans les établissements de nuit, la mise à disposition de la clientèle de dispositifs permettant le dépistage de l'imprégnation alcoolique.
- Déploiement des premiers radars discriminants.

2012

- 3 janvier : décret prévoyant notamment :
 - l'interdiction de l'usage des avertisseurs de radars ;
 - le renforcement des sanctions réprimant l'usage d'un téléphone tenu en main, d'écrans distractifs au volant, et de plaque d'immatriculation non conforme ;
 - le renforcement des sanctions pour circulation sur la bande d'arrêt d'urgence, le chevauchement et le franchissement de la ligne de marquage de la bande d'arrêt d'urgence.
- mars : installation des premiers radars « passage à niveau ».
- 20 juin : installation des premiers radars « vitesse moyenne ».
- 1^{er} juillet : installation progressive de bandes de rives sonores sur les autoroutes pour lutter contre l'hypovigilance.
- 27 novembre : installation du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), pour un troisième mandat (2012-2015).

2013

- 17 janvier : décret modifiant des règles relatives au permis de conduire, prévoyant une progressivité dans l'accès à la conduite des deux-roues motorisés en fonction de leur puissance de A2 à A par levée de l'obligation de conduire durant 2 ans d'une cylindrée n'excédant pas 35 kilowatts pour le conducteur ayant 21 ans à la date d'obtention du permis A.
- 4 mars : mise en service des premiers radars mobiles de nouvelle génération.
- 7 novembre : directive européenne facilitant les échanges transfrontaliers d'informations de sécurité routière.

2014

- 4 août : arrêté complétant la liste des mentions restrictives qui peuvent figurer sur le permis de conduire et permettant de limiter la conduite pour raisons médicales.
- 15 août : loi relative à l'individualisation des peines et renforçant l'efficacité des sanctions pénales. Nouvelle obligation possible dans le cadre d'un sursis : s'inscrire et se présenter aux épreuves du permis de conduire, après leçons de conduite si nécessaire.
- 1^{er} novembre : conduite accompagnée possible dès 15 ans au lieu de 16 ans, avec passage possible pour les AAC de l'épreuve pratique à partir de 17 ans et demi pour une conduite autonome à 18 ans.
- 12 décembre : premier radar « double face » en expérimentation dans le Rhône.

2015 – Réunion du CISR le 2 octobre

- 19 janvier : dématérialisation du permis de conduire et accès en ligne dans les 48 h après obtention de l'examen.
- 26 janvier : plan d'action en 26 mesures du ministre de l'Intérieur pour combattre l'accidentalité routière.
- 24 juin : décret abaissant au 1^{er} juillet le taux légal d'alcool à 0,2 g/l dans le sang pour les conducteurs en permis probatoire ou apprentissage, et portant interdiction à tous les conducteurs, cyclistes compris, de porter à l'oreille un dispositif susceptible d'émettre du son, sauf surdité.
- 18 août : possibilité pour les maires d'abaisser la vitesse à mois de 50 km/h sur une grande partie de leur agglomération.
- 19 septembre : arrêté caractérisant les gants pour les conducteurs et passagers de 2,3 et 4 roues.

En 2016 la sécurité routière a été au cœur d'importants changements réglementaires et législatifs. L'année a vu l'aboutissement de certaines réformes engagées ces trois dernières années pour répondre à la hausse de la mortalité routière. De nouvelles règles de sécurité sont imposées qui ont pour objectifs de réduire le nombre de morts et améliorer la cohabitation entre les usagers sur la route. Parallèlement les contrôles des forces de l'ordre sont renforcés et 10 000 radars leurres seront mis en place d'ici 3 ans. La réforme du permis de conduire conséquente permet aussi à des organismes nouvellement habilités de faire passer l'épreuve théorique générale qui a été totalement refondue.

De nouvelles mesures pour les deux-roues

Le plan du 26 janvier 2015 et le CISR du 2 octobre 2015 ont acté la mise en place de plusieurs mesures visant à sécuriser la pratique des deux-roues. Certaines sont entrées en vigueur en 2016 : détention d'un gilet de haute visibilité, extension de l'obligation de détenir le permis A2 avant de prétendre au permis A et obligation du port de gants.

- 1^{er} janvier : obligation pour les conducteurs de deux et trois-roues motorisés d'avoir à bord de leur véhicule (filet, coffre...) un gilet de haute visibilité et de l'enfiler lors d'une panne ou d'un accident.
- 1^{er} février : expérimentation de la circulation inter-files dans divers arrêtés relatifs à l'apprentissage de la conduite et de la sécurité (lieux d'expérimentation Ile-de-France, Gironde, et Bouches du Rhône).
- 13 avril : autorisation de débridage des motos (neuves ou usagers) équipées d'un système de freinage antiblocage de roues (ABS) selon les directives CE.
- 13 avril : rappel de l'interdiction des vitres surteintées, avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017
- 2 juin : obligation, pour obtenir le permis A (moto d'une puissance supérieure à 35 kW), de détenir le permis A2 depuis au moins 2 ans et de suivre une formation de 7 heures.
- 20 novembre : port obligatoire de gants de motocyclisme certifiés CE pour tous les usagers de 2RM.
- 21 décembre : décret et arrêté relatifs à l'obligation de porter un casque pour les conducteurs et les passagers de cycle âgés de moins de douze ans, avec entrée en vigueur le 22 mars 2017.

Alcool et stupéfiant au volant : de nouvelles mesures

L'alcool et les stupéfiants au volant sont la cause de nombreux décès sur la route. Une partie des mesures ont été introduites dans l'article 45 de la loi du 26 janvier 2016 de la modernisation de notre système de santé.

- 26 janvier : loi stipulant que tout conducteur ou accompagnateur d'élève, en l'absence d'accident, est susceptible de subir un dépistage pour usage de stupéfiants par les officiers de police judiciaire de la gendarmerie ou de la police.
- 24 août : décret relatif à la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants simplifiant la procédure de contrôle de conduite après usage de stupéfiant.
- 26 août : arrêté relatif à l'examen psychotechnique prévu dans le cadre du contrôle médical de l'aptitude à la conduite.
- 1^{er} décembre : expérimentation dans des départements de la délivrance d'un permis temporaire contre l'installation d'un éthylotest anti-démarrage, après alcoolémie positive.
- 13 décembre : arrêté fixant les modalités du dépistage de stupéfiants.

De nouvelles dispositions contre les contrevenants infractionnistes

La loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle, du 18 novembre 2016 dans le chapitre V renforce les mesures de répression des infractions routières. Les chefs d'entreprises sont tenus de signaler les auteurs d'infractions commises avec un véhicule de leur société.

- 1^{er} janvier : signature d'un accord avec l'Italie pour lever l'impunité des conducteurs italiens en infraction en France et vice versa des conducteurs français en Italie.
- 30 septembre : décret portant obligation, en cas d'infraction, de présenter le permis de conduire, l'attestation d'assurance et pour les conducteurs soumis à une décision préfectorale une attestation du dispositif homologué antidémarrage (éthylotest électronique) pour obtenir la décision de mainlevée de la prescription de mise en fourrière du véhicule.
- 20 novembre : immobilisation du véhicule et placement en fourrière par les forces de l'ordre en cas d'un grand excès de vitesse (mesure administrative de 7 jours maximum).
- 20 novembre : délit spécifique pour conduite avec un faux permis de conduire : peine de prison (allant à 5 ans) assortie d'une amende de 75 000 € et de la confiscation du véhicule.
- 6 décembre : arrêté modifiant l'arrêté du 9 février 2009 fixant les caractéristiques et le mode de pose des plaques d'immatriculation des véhicules.
- 15 décembre : arrêté pour l'application de l'article L. 121-6 du code de la route créant obligation aux chefs d'entreprise de signaler le conducteur ayant commis une infraction avec un véhicule de la société, sous peine d'amende.
- 28 décembre : extension de la liste des infractions constatables sans interception (radars ou vidéoverbalisation).

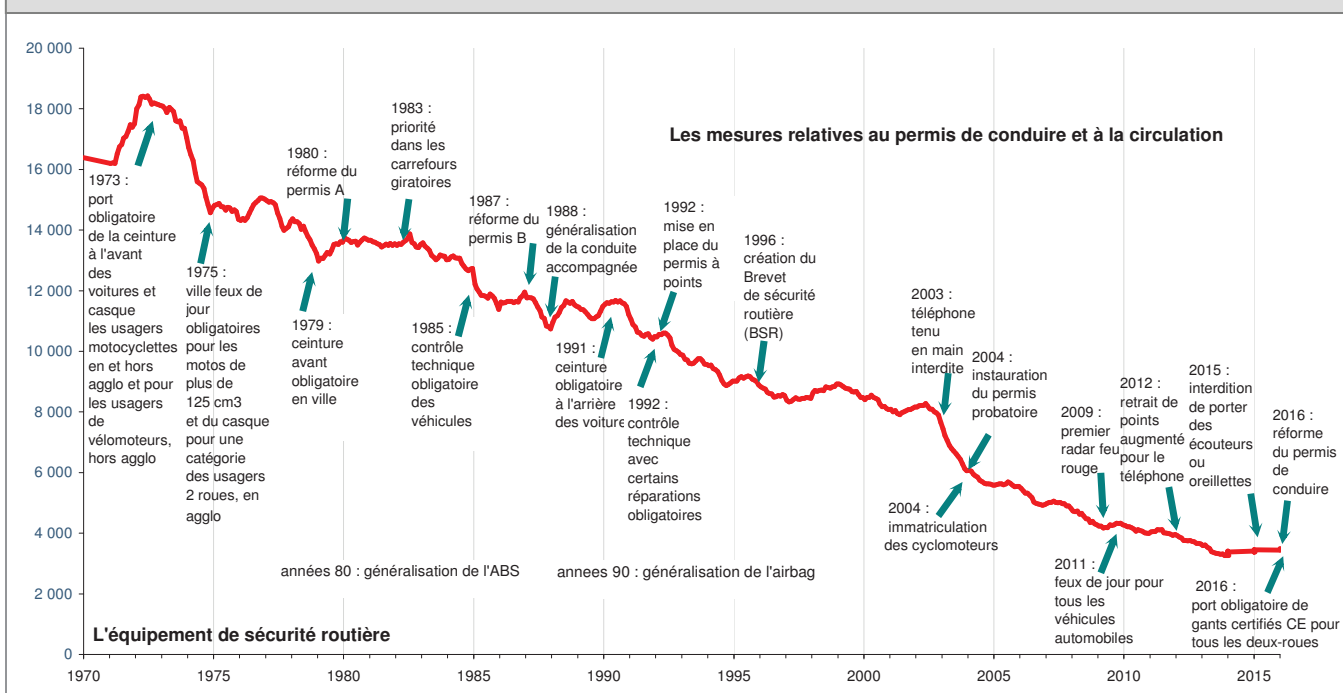
La réforme du permis de conduire

Engagée dès septembre 2013 avec les différentes instances de concertation, cette réforme est entrée en vigueur le 2 mai 2016. Elle avait pour objectifs de rendre le permis de conduire plus accessible et de le moderniser en réduisant les délais et les coûts. Depuis le 1^{er} juillet 2016, le dispositif du permis à 1 euro par jour mis en place par l'Etat en partenariat des établissements prêteurs et des écoles de conduites pour les jeunes de 15 à 25 ans présente de nouvelles modalités.

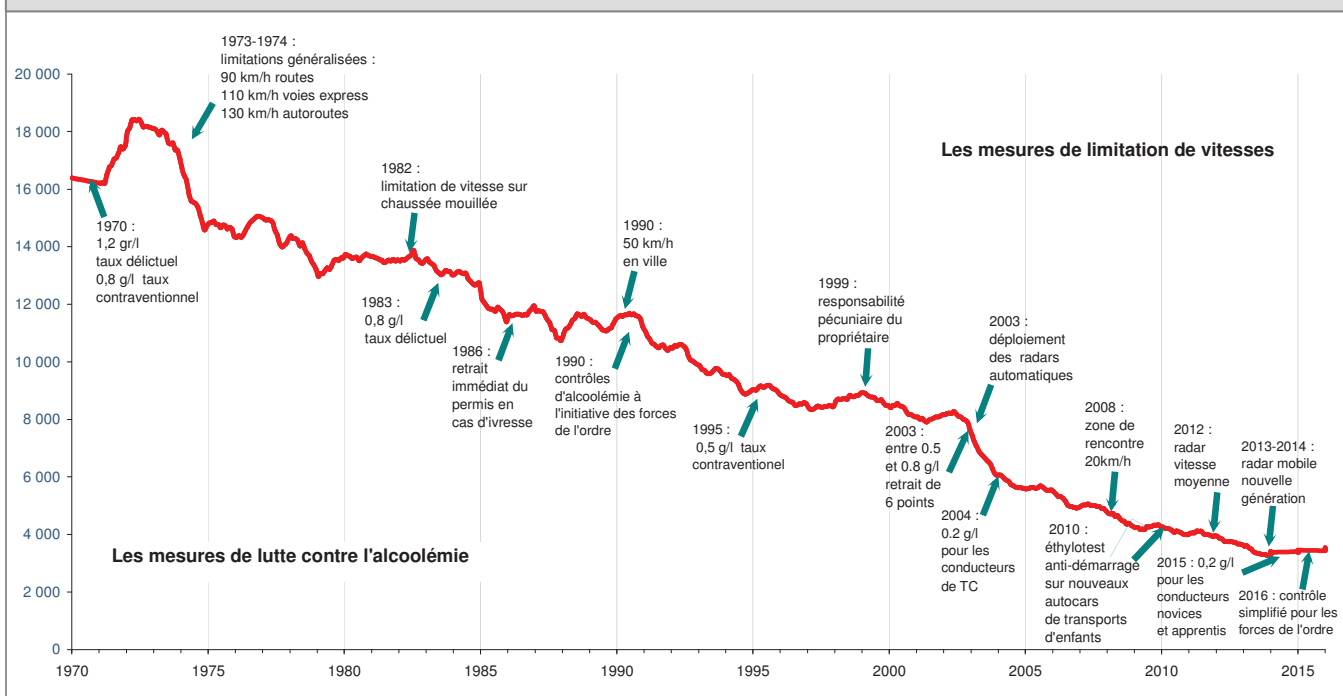
- 13 avril : arrêté fixant la durée maximale de la formation en vue de l'obtention du certificat de la qualification professionnelle à 126 heures pour être responsable d'unité d'enseignement de la sécurité routière et de la conduite.
- 26 avril : décret relatif à l'organisation de l'épreuve théorique général (ETG) du permis de conduire suivi des arrêtés d'agrément des sociétés habilitées La Poste, SGS AUTOMOTIVE SERVICES (arrêté 21/05) Pearson Professional Assessments Limited - Pearson VUE (arrêté 26/07) et BUREAU VERITAS (arrêté 30/08) à compter du 1^{er} juin, inscription 30 €.
- 2 mai : entrée en vigueur des nouvelles épreuves théoriques (nouvelle banque de 1 000 questions contre 700 auparavant) et introduction des NTIC dans la formation dont vidéos plaçant les candidats dans des situations plus réelles.
- 31 mai : décret modifiant les conditions d'obtention des catégories BE du permis de conduire.
- 30 juin : décret modifiant l'aide au financement de la formation à la conduite et à la sécurité routière.
- 11 juillet : arrêté modifiant les conditions d'établissement de délivrance et de validité du permis de conduire suivi de l'arrêté du 14/11.

Le décret du 13 avril 2016 transpose en droit français le règlement européen n° 168/2013, qui supprime la possibilité à un Etat membre de brider la puissance des motocyclettes neuves.

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2016 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2016 (moyenne glissante sur 12 mois)



Le barème des retraits de points

Les principales infractions entraînant un retrait de points

| Infractions génératrices de retraits de points | Nombre de points retirés par infraction commise |
|--|---|
| Excès de vitesse inférieur à 20 km/h par conducteur de véhicule à moteur, vitesse maximale autorisée inférieure à 50 km/h | 1 |
| Excès de vitesse inférieur à 20 km/h par conducteur de véhicule à moteur, vitesse maximale autorisée supérieure à 50 km/h | 1 |
| Excès de vitesse de 20 à 30 km/h par conducteur de véhicule à moteur | 2 |
| Conduite sans port de la ceinture de sécurité d'un véhicule à moteur réceptionné avec cet équipement | 3 |
| Excès de vitesse de 30 à 40 km/h par conducteur de véhicule à moteur | 3 |
| Usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation | 3 |
| Conduite d'un véhicule avec port à l'oreille d'un dispositif susceptible d'émettre du son | 3 |
| Excès de vitesse de 40 à 50 km/h par conducteur de véhicule à moteur | 4 |
| Inobservation par le conducteur de véhicule de l'arrêt absolu imposé par le panneau stop à une intersection de routes | 4 |
| Inobservation par le conducteur de véhicule de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant | 4 |
| Conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants | 6 |
| Conduite d'un véhicule sous empire d'un état alcoolique caractérisé : taux d'alcool pur compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang ou 0,25 et 0,40 mg/l d'air expiré | 6 |
| Conduite d'un véhicule sous empire d'un état alcoolique caractérisé : taux d'alcool pur supérieur ou égal à 0,8 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré | 6 |
| Excès de vitesse d'au moins 50 km/h par conducteur de véhicule à moteur | 6 |
| Conduite avec un permis probatoire ou pour un conducteur de bus, et un taux d'alcool pur supérieur ou égal à 0,20 g/l de sang ou 0,10 mg/l d'air expiré | 6 |

Récupération de points

| Cas | Type de récupération de points | Nombre de points récupérés | Délai à partir de la date de la réalité de l'infraction |
|-----|---|---|---|
| 1 | Après commission d'une infraction entraînant le retrait de 1 point et sans nouvelle infraction pendant le délai | 1 point | 6 mois |
| 2 | Après commission d'une infraction entraînant le retrait de 1 point, si une nouvelle infraction est commise pendant le délai de 6 mois, puis sans nouvelle infraction pendant le délai allongé | 1 point | 2 ans |
| 3 | Après commission d'une infraction à l'exception des délits routiers et des contraventions de 4 ^{ème} ou de 5 ^{ème} classe, et sans nouvelle infraction pendant le délai | 2 à 3 points suivant l'infraction initialement commise | 2 ans |
| 4 | Après commission d'une infraction pour des délits routiers ou des contraventions de 4 ^{ème} ou de 5 ^{ème} classe, et sans nouvelle infraction pendant le délai | 2 à 6 points suivant l'infraction initialement commise | 3 ans |
| 5 | En cas de commission de nouvelle(s) infraction(s) au cours des délais des cas 2 à 4 ci-dessus énumérés | Récupération des points initialement perdus de la première infraction au terme de : | 10 ans |

| Autre moyen de récupération de points | Nombre de points récupérés | Fréquence |
|---|----------------------------|---------------|
| Stage de sensibilisation à la sécurité routière | jusqu'à 4 points | 1 fois par an |

| Autres usages du stage de sensibilisation à la sécurité routière : en cas de jugement (pas de récupération de 4 points) | |
|---|---|
| alternatif à la poursuite | en substitution des sanctions encourues |
| en composition pénale | peines encourues alléguées |
| en peine complémentaire | en sus des peines encourues |

Principes généraux

La validité du permis de conduire repose sur un système de points qui peuvent être perdus ou récupérés. Le capital maximum est de **12 points**.

Au moment de l'obtention du permis de conduire, le conducteur dispose d'un capital de 6 points. La durée probatoire est de 3 ans en général, y compris après apprentissage avec conduite supervisée, mais de 2 ans si le permis est obtenu après apprentissage anticipé de la conduite (AAC, ou conduite accompagnée). Si le conducteur ne commet pas d'infraction, son capital de points est augmenté de 2 points à la fin des 1^{ère}, 2^e et 3^e années de permis dans le cas général, 3 points à la fin des 1^{ère} et 2^e années de permis pour l'AAC.

Tous les permis sont concernés par le permis à points. Aucun point ne peut être retiré en cas d'infraction commise par un cyclomotoriste, un cycliste ou un piéton. En revanche, un retrait de points vaut pour l'ensemble des véhicules dont la conduite est autorisée par le permis du titulaire.

Retrait de points

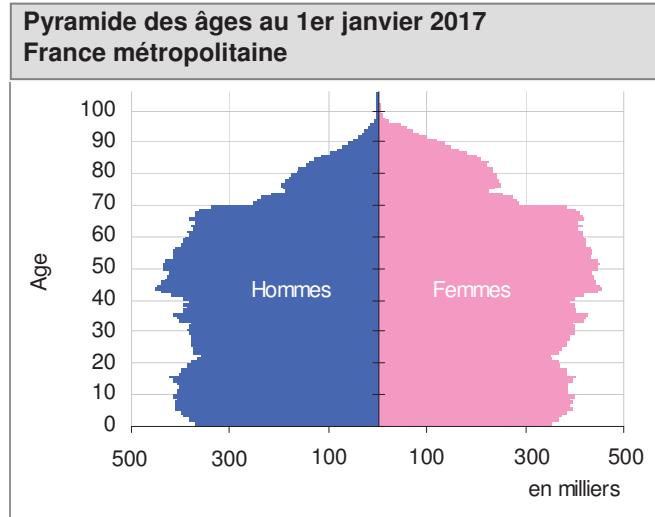
Une infraction au code de la route peut entraîner un retrait de points (article L223-1 du code de la route) dont l'importance varie en fonction de la gravité de la faute. Ce retrait ne remplace pas une sanction pécuniaire (amende). Le nombre de points retirés par infraction commise varie de 1 à 6 points. En cas de commission simultanée d'infractions, le maximum des points retirés est alors de **8 points**.

Les points sont retirés lorsque la réalité de l'infraction a été établie, c'est-à-dire quand la sanction est définitive, le plus souvent après paiement de l'amende, et non pas au moment de la constatation de l'infraction par les forces de l'ordre. Si le conducteur perd tout ses points, il doit alors restituer son permis de conduire à la préfecture. Il ne pourra repasser le permis qu'à l'issue d'un délai de 6 mois.

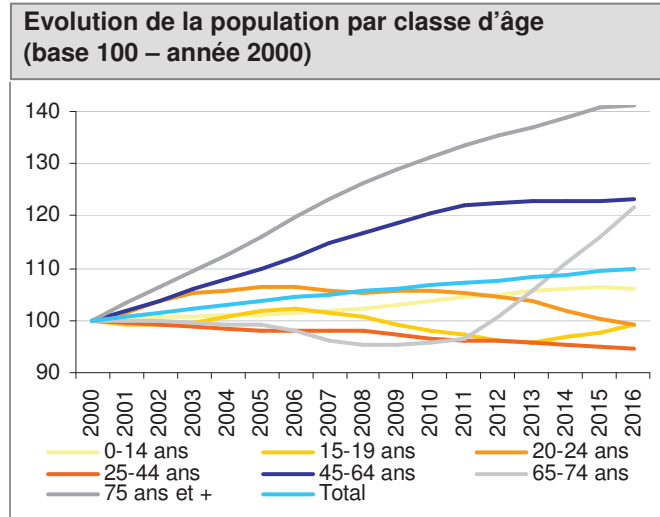
Récupération de points

En cas d'infraction conduisant au retrait d'1 point, ce point est récupéré au bout de 6 mois si aucune nouvelle infraction n'intervient entre temps. En cas de retrait de plusieurs points, les 12 points sont rétablis au bout de 2 ans sans infraction, 3 ans pour les contraventions de 4^e ou 5^e classe et les délits. Le délai pour le rétablissement de points court à partir de la date d'établissement de la réalité de l'infraction, c'est-à-dire lorsque la sanction est définitive. Les stages volontaires de 2 jours de sensibilisation à la sécurité routière permettent de récupérer jusqu'à 4 points, à condition que le permis n'ait pas perdu sa validité. Un seul stage volontaire est possible par an, mais il peut venir en sus des stages de sensibilisation prescrits en cas de jugement, qui ne permettent pas la récupération de points.

La démographie



Source : Insee, Estimations de population, résultats provisoires, janvier 2017.



Population par âge et sexe (millions d'hab.)

| | France métropolitaine | | | | | | Départements d'outre-mer | | | | | |
|--------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Hommes | | | Femmes | | | Hommes | | | Femmes | | |
| | 2000 | 2010 | 2016 p | 2000 | 2010 | 2016 p | 2000* | 2010* | 2016 p | 2000* | 2010* | 2016 p |
| 0-4 ans | 1.85 | 1.97 | 1.93 | 1.76 | 1.89 | 1.85 | 0.075 | 0.075 | 0.086 | 0.071 | 0.072 | 0.084 |
| 5-9 ans | 1.87 | 1.99 | 2.06 | 1.78 | 1.90 | 1.96 | 0.077 | 0.079 | 0.093 | 0.074 | 0.076 | 0.090 |
| 10-14 ans | 1.98 | 1.95 | 2.04 | 1.89 | 1.85 | 1.94 | 0.075 | 0.078 | 0.093 | 0.074 | 0.074 | 0.091 |
| 15-17 ans | 1.18 | 1.16 | 1.23 | 1.13 | 1.11 | 1.17 | 0.041 | 0.046 | 0.054 | 0.042 | 0.045 | 0.053 |
| 18-19 ans | 0.82 | 0.81 | 0.78 | 0.79 | 0.78 | 0.74 | 0.025 | 0.029 | 0.031 | 0.026 | 0.029 | 0.030 |
| 20-24 ans | 1.86 | 1.97 | 1.85 | 1.84 | 1.94 | 1.81 | 0.055 | 0.058 | 0.061 | 0.056 | 0.061 | 0.062 |
| 25-29 ans | 2.09 | 1.93 | 1.90 | 2.09 | 1.98 | 1.94 | 0.059 | 0.050 | 0.055 | 0.065 | 0.060 | 0.066 |
| 30-34 ans | 2.12 | 1.89 | 1.96 | 2.14 | 1.92 | 2.03 | 0.066 | 0.050 | 0.055 | 0.074 | 0.062 | 0.069 |
| 35-39 ans | 2.15 | 2.18 | 1.97 | 2.19 | 2.20 | 2.02 | 0.067 | 0.060 | 0.058 | 0.073 | 0.073 | 0.071 |
| 40-44 ans | 2.09 | 2.16 | 2.15 | 2.15 | 2.20 | 2.17 | 0.056 | 0.067 | 0.067 | 0.060 | 0.078 | 0.077 |
| 45-49 ans | 2.09 | 2.15 | 2.16 | 2.13 | 2.22 | 2.20 | 0.048 | 0.067 | 0.070 | 0.051 | 0.074 | 0.079 |
| 50-54 ans | 1.98 | 2.04 | 2.14 | 1.99 | 2.14 | 2.21 | 0.039 | 0.056 | 0.070 | 0.041 | 0.060 | 0.077 |
| 55-59 ans | 1.36 | 2.00 | 2.01 | 1.39 | 2.11 | 2.13 | 0.031 | 0.047 | 0.060 | 0.033 | 0.052 | 0.065 |
| 60-64 ans | 1.30 | 1.84 | 1.89 | 1.41 | 1.95 | 2.06 | 0.026 | 0.037 | 0.050 | 0.029 | 0.041 | 0.055 |
| 65-69 ans | 1.25 | 1.21 | 1.83 | 1.48 | 1.34 | 2.03 | 0.021 | 0.028 | 0.038 | 0.024 | 0.032 | 0.043 |
| 70-74 ans | 1.06 | 1.09 | 1.14 | 1.39 | 1.33 | 1.32 | 0.016 | 0.022 | 0.027 | 0.021 | 0.027 | 0.032 |
| 75-79 ans | 0.84 | 0.94 | 0.94 | 1.27 | 1.32 | 1.21 | 0.012 | 0.015 | 0.020 | 0.017 | 0.021 | 0.026 |
| 80-84 ans | 0.31 | 0.65 | 0.73 | 0.56 | 1.10 | 1.12 | 0.006 | 0.010 | 0.013 | 0.010 | 0.015 | 0.019 |
| 85-89 ans | 0.25 | 0.36 | 0.43 | 0.59 | 0.78 | 0.82 | 0.003 | 0.005 | 0.006 | 0.006 | 0.010 | 0.012 |
| 90-94 ans | 0.08 | 0.07 | 0.17 | 0.26 | 0.21 | 0.43 | 0.001 | 0.002 | 0.003 | 0.003 | 0.004 | 0.006 |
| 95 ans et + | 0.02 | 0.03 | 0.03 | 0.07 | 0.11 | 0.11 | 0.000 | 0.001 | 0.001 | 0.001 | 0.002 | 0.002 |
| Total | 28.57 | 30.40 | 31.31 | 30.29 | 32.37 | 33.29 | 0.799 | 0.882 | 1.012 | 0.851 | 0.966 | 1.109 |

Source : INSEE, Estimations de population, résultats provisoires, janvier 2017 (p : résultats provisoires, * : hors Mayotte).

Evolution de la population de la France métropolitaine de 1950 à 2050

| Année | Population au 1er janvier (en milliers) | Proportion (%) des | | | | |
|-------|--|--------------------|-----------|-----------|-------------|-------------|
| | | 0-19 ans | 20-59 ans | 60-64 ans | 65 ans ou + | 75 ans ou + |
| 1950 | 41 647 | 30.1 | 53.6 | 4.9 | 11.4 | 3.8 |
| 1990 | 56 577 | 27.8 | 53.2 | 5.1 | 13.9 | 6.8 |
| 2000 | 58 858 | 25.6 | 53.8 | 4.6 | 16.0 | 7.2 |
| 2005 | 60 963 | 25.0 | 54.1 | 4.4 | 16.5 | 8.1 |
| 2010 | 62 765 | 24.5 | 52.6 | 6.0 | 16.8 | 8.9 |
| 2015 | 64 344 | 24.3 | 50.8 | 6.2 | 18.6 | 9.3 |
| 2020 | 65 962 | 23.9 | 49.6 | 6.0 | 20.4 | 9.4 |
| 2025 | 67 285 | 23.5 | 48.4 | 6.1 | 21.9 | 10.9 |
| 2030 | 68 532 | 23.0 | 47.5 | 6.0 | 23.5 | 12.3 |
| 2035 | 69 705 | 22.6 | 46.7 | 5.9 | 24.7 | 13.6 |
| 2040 | 70 734 | 22.4 | 46.6 | 5.3 | 25.7 | 14.7 |
| 2045 | 71 572 | 22.3 | 46.2 | 5.6 | 25.9 | 15.4 |
| 2050 | 72 275 | 22.3 | 45.9 | 5.6 | 26.2 | 16.0 |

Sources : INSEE, Projections de population 2007-2060, scénario central et estimations de population, résultats provisoires, janvier 2017.

La mobilité et les déplacements

Les enquêtes ménages-déplacements

Ces enquêtes locales sont financées par les collectivités avec le concours de l'État. Réalisées au téléphone ou en face-à-face sur des zones majoritairement urbaines, elles recueillent tous les déplacements d'un échantillon de résidents un jour moyen de semaine.

Les chiffres ci-après sont issus d'une base regroupant la quasi-totalité des enquêtes réalisées depuis 2009 : la base unifiée 2017.

Cette base ne peut en aucun cas prétendre à une quelconque représentativité de la mobilité urbaine en France mais elle regroupe une diversité importante des territoires parmi les plus denses.

Distances parcourues et durées quotidiennes de déplacement selon le mode et le lieu de résidence¹ (rapportées à l'ensemble de la population de 11 ans et plus)

| Mode principal | Durée moyenne (minutes/jour) | | Distance moyenne (km/jour) | |
|----------------------|------------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|
| | Pôles urbains | Hors pôles urbains | Pôles urbains | Hors pôles urbains |
| Marche | 12.5 | 6.7 | 0.8 | 0.4 |
| Vélo | 1.2 | 0.5 | 0.2 | 0.1 |
| 2RM | 0.7 | 0.3 | 0.3 | 0.2 |
| Véhicule particulier | 36.0 | 36.0 | 18.7 | 26.0 |
| VUL/PL | 1.3 | 1.4 | 0.7 | 0.9 |
| TC | 13.7 | 6.6 | 5.1 | 3.8 |
| Autre | 0.4 | 0.4 | 0.5 | 0.4 |
| Ensemble | 65.7 | 51.9 | 26.3 | 31.8 |

Source : Base unifiée 2017 des enquêtes ménages-déplacements, Cerema (chiffres bruts).

Motifs de déplacements

Dans les zones couvertes par la base unifiée, les personnes de 11 ans et plus passent en moyenne chaque jour 61 minutes à se déplacer. Cette heure se répartit entre des trajets vers et pour le travail (20 %), les loisirs (15 %), les achats (9 %), l'accompagnement (6 %), les études (5 %), les démarches (4 %) et des retours au domicile (40 %).

Le travail est structurant pour les déplacements quotidiens en ce sens qu'il représente, hors retour au domicile, 42 % des distances parcourues un jour ouvré.

Tendances à l'œuvre

Si l'usage de la voiture a connu une inflexion dans les années 2000, la baisse du prix du pétrole tend à desserrer les contraintes économiques pesant sur les ménages. Les conséquences diffèrent selon les pôles urbains : alors que la mobilité en voiture (comptée en nombre de déplacements par jour et par personne) est en légère hausse à Lille (enquêtée en 2015-2016), elle poursuit son recul à Lyon par rapport à 2006 (enquêtée en 2014-2015).

Hors pôle urbain, une autre mobilité

Dans les zones d'urbanisation diffuse, la même tendance à la stabilisation du kilométrage annuel parcouru en voiture a été observée² dans les années 2000.

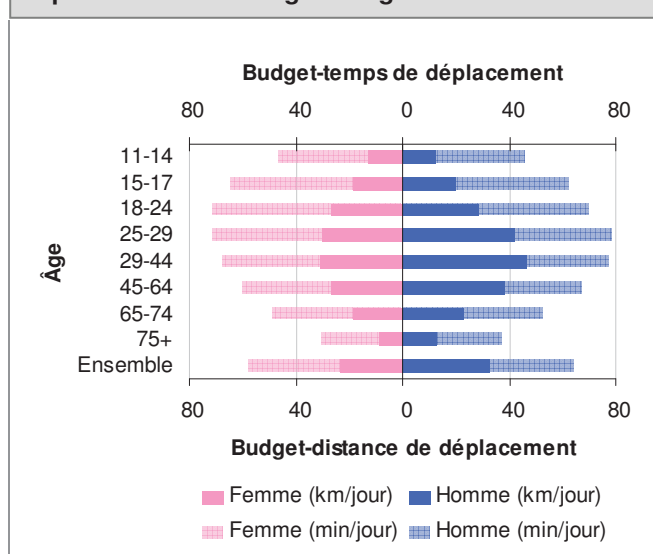
Pour autant, l'usage de la voiture reste prédominant au quotidien hors pôles urbains avec 71 % des déplacements réalisés et 82 % des distances parcourues. Contrairement aux idées reçues, l'usage de la marche n'y est pas négligeable : c'est aussi le deuxième mode de déplacement après la voiture (20 % du nombre des déplacements).

Des enjeux différents à chaque âge

Les choix modaux diffèrent selon le lieu de résidence et l'âge. C'est dans la classe d'âge 65-74 ans que l'on passe en moyenne le plus de temps à marcher³, que ce soit dans les pôles urbains (16 min) ou hors pôles urbains (11 min). Les enfants (11-14 ans) des pôles urbains marchent aussi beaucoup (15 min), à la différence de leurs homologues hors pôles urbains (5 min). C'est entre 29 et 44 ans que le recours à la voiture est partout le plus systématique, pendant près de 50 minutes par jour.

L'usage du vélo atteint son maximum pour la tranche d'âge 11-14 ans (4 % du nombre de déplacements réalisés). Les 2RM sont plutôt l'apanage des 15-17 ans (3 % à 4 % des déplacements réalisés).

Distances parcourues et durées quotidiennes de déplacement selon l'âge et le genre



Source : Base unifiée 2017 des enquêtes ménages-déplacements, Cerema (chiffres bruts).

¹ Un pôle urbain est une unité urbaine – ou agglomération – qui offre au moins 1 500 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle.

² Grimal R., « Plafonnement de l'usage de la voiture – L'enquête », in Armoogum J.; Guilloux T., Richer C. (dir.), *Mobilité en transitions – Connaître, comprendre et représenter*, Cerema, 2015, pp.103-116.

³ Sont exclus du décompte les temps de rabattement/diffusion vers et depuis un autre mode de transport.

Le réseau routier

Réseau routier en kilomètres (France métropolitaine)

| Longueur de réseau (km) au 01/01/2015 (autoroutes et RN) ou au 01/01/2016 (RD et VC) | |
|---|------------------|
| Autoroutes concédées | 8 934 |
| Autoroutes interurbaines | 1 977 |
| Autoroutes et voies rapides urbaines | 1 266 |
| Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières | 2 803 |
| Autres routes nationales | 5 654 |
| Réseau routier national | 20 634 |
| Routes départementales | 377 197 |
| Voies communales | 679 594 |
| Ensemble | 1 077 425 |

Sources : Pour le réseau national, Cerema, indice national de circulation 2015.
Pour les réseaux départementaux et communaux, SOeS, Mémento des Transports.

Accidents selon la catégorie de la route (France métropolitaine)

| 2016 | Accidents corporels | Tués | Blessés | dont Hospitalisés |
|--|---------------------|--------------|---------------|-------------------|
| AUTOROUTES | | | | |
| Autoroutes | 5 745 | 270 | 8 053 | 2 019 |
| Total | 5 745 | 270 | 8 053 | 2 019 |
| AGGLOMERATIONS hors Autoroutes | | | | |
| Routes nationales | 1 001 | 44 | 1 321 | 420 |
| Routes départementales | 9 130 | 471 | 11 232 | 4 661 |
| Voies communales | 26 118 | 465 | 30 687 | 8 122 |
| Autres voies | 927 | 39 | 1 035 | 405 |
| Total | 37 176 | 1 019 | 44 275 | 13 608 |
| HORS AGGLOMERATIONS hors Autoroutes | | | | |
| Routes nationales | 1 989 | 258 | 2 870 | 1 092 |
| Routes départementales | 10 556 | 1 771 | 14 840 | 9 260 |
| Voies communales | 1 841 | 147 | 2 356 | 1 081 |
| Autres voies | 215 | 12 | 251 | 127 |
| Total | 14 601 | 2 188 | 20 317 | 11 560 |
| ENSEMBLE DES RESEAUX | | | | |
| Autoroutes | 5 745 | 270 | 8 053 | 2 019 |
| Routes nationales | 2 990 | 302 | 4 191 | 1 512 |
| Routes départementales | 19 686 | 2 242 | 26 072 | 13 921 |
| Voies communales | 27 959 | 612 | 33 043 | 9 203 |
| Autres voies | 1 142 | 51 | 1 286 | 532 |
| Ensemble des réseaux | 57 522 | 3 477 | 72 645 | 27 187 |

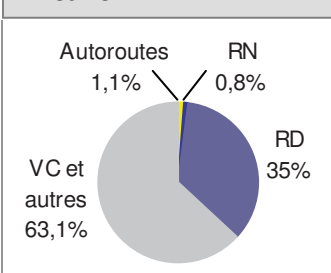
Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels.

Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France), en milliers de véhicules

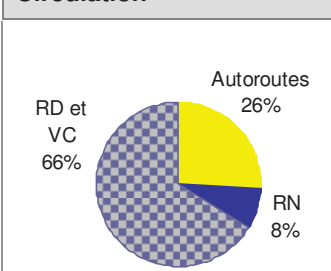
| | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Voitures particulières | 23 280 | 25 000 | 27 770 | 30 000 | 31 175 | 31 425 | 31 600 | 31 622 | 31 725 | 31 900 | 32 170 |
| dont essence | 19 760 | 18 378 | 18 150 | 16 031 | 13 364 | 12 910 | 12 464 | 12 099 | 11 985 | 12 032 | 12 269 |
| dont diesel | 3 520 | 6 622 | 9 621 | 13 969 | 17 812 | 18 515 | 19 136 | 19 523 | 19 741 | 19 868 | 19 900 |
| Véhicules utilitaires légers | 4 223 | 4 555 | 5 055 | 5 530 | 5 810 | 5 869 | 5 914 | 5 939 | 5 970 | 6 020 | 6 081 |
| dont essence | 2 279 | 1 560 | 1 299 | 997 | 631 | 539 | 458 | 397 | 352 | 312 | 278 |
| dont diesel | 1 944 | 2 995 | 3 756 | 4 534 | 5 179 | 5 330 | 5 457 | 5 543 | 5 619 | 5 707 | 5 802 |
| Véhicules lourds | 603 | 611 | 627 | 639 | 640 | 647 | 649 | 643 | 643 | 643 | 637 |
| dont poids lourds | 535 | 532 | 547 | 556 | 551 | 557 | 558 | 551 | 551 | 550 | 544 |
| dont bus et cars | 68 | 79 | 80 | 83 | 88 | 90 | 90 | 92 | 92 | 93 | 93 |
| Total véhicules usuels | 28 106 | 30 166 | 33 452 | 36 169 | 37 625 | 37 941 | 38 163 | 38 204 | 38 338 | 38 563 | 38 888 |

Source : SOeS d'après CCFA, SOeS.

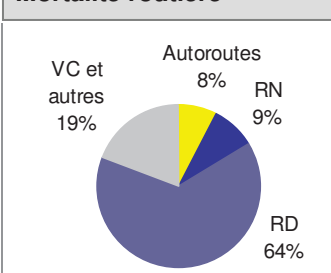
Linéaire



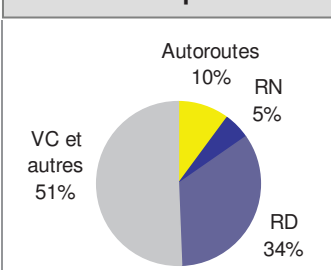
Circulation



Mortalité routière



Accidents corporels



Évolution annuelle de la circulation routière en métropole

| | Parcours totaux (milliards de veh.km) 2016 | Evolution de la circulation totale, en % | | | | | Evolution du parcours moyen des véhicules immatriculés en France, en % | | | | |
|---|--|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| | | Véhicules légers | 568.6 | + 0.1 | + 0.8 | + 0.9 | + 2.3 | + 2.5 | | | |
| Voitures particulières (1) | 455.8 | + 0.3 | + 0.5 | + 1.0 | + 2.4 | + 2.8 | - 0.2 | + 0.3 | + 0.4 | + 1.9 | + 2.1 |
| dont essence | 123.1 | - 6.6 | - 1.7 | + 1.0 | + 1.9 | + 3.4 | - 4.2 | + 0.5 | + 1.5 | + 1.5 | + 2.0 |
| dont diesel | 332.7 | + 3.2 | + 1.3 | + 1.0 | + 2.6 | + 2.6 | + 0.0 | - 0.7 | - 0.3 | + 2.0 | + 2.5 |
| <i>dont véhicules légers étrangers</i> | <i>28.8</i> | <i>+ 0.5</i> | <i>+ 2.0</i> | <i>+ 5.0</i> | <i>+ 2.0</i> | <i>+ 0.0</i> | - | - | - | - | - |
| Motocycles | 13.9 | + 0.0 | + 0.0 | - 0.0 | + 0.0 | - 0.0 | - | - | - | - | - |
| Véhicules utilitaires légers (1) | 98.8 | - 0.5 | + 2.0 | + 0.6 | + 2.3 | + 1.4 | - 1.2 | + 1.6 | + 0.0 | + 1.4 | + 0.4 |
| dont essence | 2.1 | - 19.0 | - 12.7 | - 9.9 | - 9.8 | - 9.2 | - 4.2 | + 0.5 | + 1.5 | + 1.5 | + 2.0 |
| dont diesel | 96.7 | + 0.4 | + 2.6 | + 0.9 | + 2.6 | + 1.7 | - 1.9 | + 1.0 | - 0.5 | + 1.0 | + 0.0 |
| Véhicules lourds | 31.1 | - 6.3 | + 0.2 | - 1.1 | - 0.6 | + 3.1 | - 7.6 | + 0.6 | - 3.6 | - 3.2 | + 4.0 |
| dont poids lourds | 27.3 | - 7.1 | + 0.0 | - 1.5 | - 0.9 | + 3.2 | - 8.8 | + 0.7 | - 4.4 | - 3.9 | + 4.3 |
| dont bus et cars | 3.8 | + 1.0 | + 1.4 | + 1.7 | + 1.5 | + 2.3 | - 0.1 | - 0.1 | + 0.7 | + 0.5 | + 2.3 |
| <i>dont véhicules lourds étrangers</i> | <i>10.1</i> | <i>- 4.5</i> | <i>+ 1.0</i> | <i>+ 5.0</i> | <i>+ 5.0</i> | <i>+ 3.2</i> | - | - | - | - | - |
| Ensemble | 599.6 | - 0.2 | + 0.7 | + 0.8 | + 2.2 | + 2.5 | - 0.7 | + 0.5 | + 0.2 | + 1.6 | + 1.9 |

Source : SOeS, Bilan de la circulation

(1) Les véhicules utilitaires légers étrangers sont comptés avec les voitures particulières.

Circulation par réseau* en milliards de véhicules-kilomètres

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Autoroutes et voies rapides, dont : | 86.8 | 111.0 | 139.1 | 157.3 | 168.1 | 171.0 | 168.4 | 169.5 | 172.7 | 178.5 | 181.7 |
| <i>Autoroutes concédées</i> | 42.5 | 54.0 | 65.8 | 77.3 | 84.1 | 85.3 | 83.7 | 85.2 | 87.3 | 89.7 | 92.6 |
| <i>Autoroutes interurbaines</i> | | | | 21.1 | 23.4 | 24.0 | 23.7 | 23.6 | 23.7 | 25.3 | 26.0 |
| <i>Autoroutes et voies rapides urbaines</i> | | | | 34.6 | 35.8 | 35.6 | 34.9 | 34.7 | 35.3 | 35.8 | 35.5 |
| <i>RN interurbaines à caractéristiques autoroutières</i> | | | | 22.2 | 24.8 | 26.2 | 26.0 | 26.6 | 26.4 | 27.6 | 27.7 |
| Autres routes nationales | 18.9 | 20.2 | 22.1 | 23.4 | 23.3 | 23.1 | 22.7 | 22.4 | 22.8 | 22.4 | 21.9 |
| Ensemble du Réseau national | 105.6 | 131.2 | 161.2 | 180.7 | 191.4 | 194.1 | 191.1 | 191.9 | 195.5 | 200.9 | 203.7 |
| Autres routes (1) | 314.2 | 334.5 | 357.1 | 373.6 | 369.1 | 370.8 | 372.6 | 375.9 | 376.9 | 384.0 | 396.0 |
| Ensemble des réseaux | 419.8 | 465.7 | 518.2 | 554.3 | 560.4 | 565.0 | 563.7 | 567.8 | 572.4 | 584.9 | 599.6 |

Sources : SOeS, bilan de la circulation, Cerema, Asfa.

(*) ventilation de la circulation en tenant compte du nouveau réseau routier national : le réseau transféré aux collectivités locales en 2006 est inclus dans les « autres routes » depuis 1990 (série homogène sur toute la période).

(1) routes départementales et réseau local, calcul par solde.

Évolution de la circulation routière par catégorie de réseau* (en %)

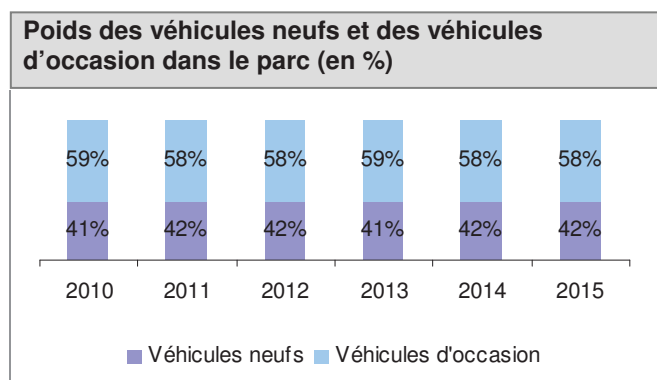
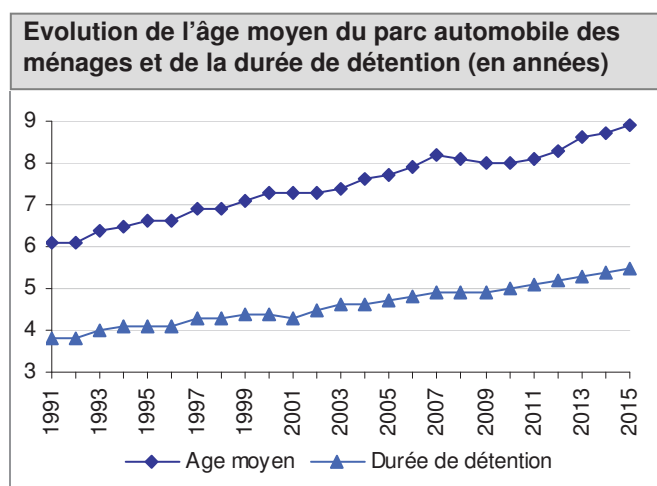
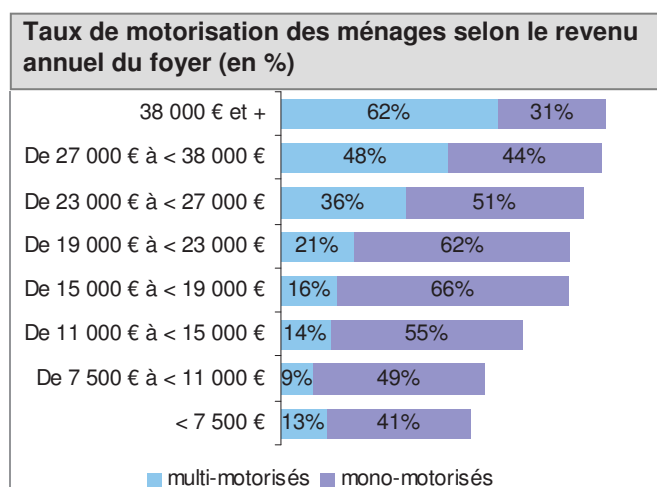
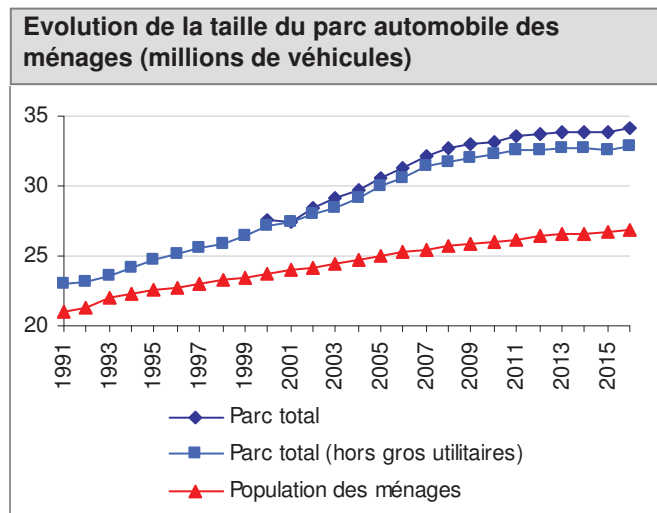
| | 1990- 1995 | 1995- 2000 | 2000- 2005 | 2005- 2010 | 2010- 2011 | 2011- 2012 | 2012- 2013 | 2013- 2014 | 2014- 2015 | 2015- 2016 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Autoroutes et voies rapides, dont : | + 28.0 | + 25.3 | + 13.1 | + 6.9 | + 1.8 | - 1.6 | + 0.7 | + 1.9 | + 3.4 | + 1.8 |
| <i>Autoroutes concédées</i> | + 27.2 | + 21.9 | + 17.4 | + 8.8 | + 1.5 | - 1.9 | + 1.8 | + 2.4 | + 2.8 | + 3.2 |
| <i>Autoroutes interurbaines</i> | | | | + 10.4 | + 2.6 | - 1.1 | - 0.2 | + 0.3 | + 6.8 | + 2.6 |
| <i>Autoroutes et voies rapides urbaines</i> | | | | + 3.5 | - 0.8 | - 1.8 | - 0.5 | + 1.5 | + 1.7 | - 0.9 |
| <i>RN interurbaines à caractéristiques autoroutières</i> | | | | + 11.5 | + 5.7 | - 0.7 | + 2.2 | - 0.5 | + 4.5 | + 0.1 |
| Autres routes nationales | + 7.2 | + 9.6 | + 5.9 | - 0.7 | - 0.9 | - 1.4 | - 1.5 | + 1.6 | - 1.5 | - 2.2 |
| Ensemble du Réseau national | + 24.3 | + 22.8 | + 12.1 | + 5.9 | + 1.4 | - 1.6 | + 0.4 | + 1.8 | + 2.8 | + 1.4 |
| Autres routes (1) | + 6.5 | + 6.8 | + 4.6 | - 1.2 | + 0.5 | + 0.5 | + 0.9 | + 0.3 | + 1.9 | + 3.1 |
| Ensemble des réseaux | + 10.9 | + 11.3 | + 7.0 | + 1.1 | + 0.8 | - 0.2 | + 0.7 | + 0.8 | + 2.2 | + 2.5 |

Sources : SOeS, bilan de la circulation, Cerema, Asfa.

(*) ventilation de la circulation en tenant compte du nouveau réseau routier national : le réseau transféré aux collectivités locales en 2006 est inclus dans les « autres routes » depuis 1990 (série homogène sur toute la période).

(1) routes départementales et réseau local, calcul par solde.

Le parc automobile des ménages



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.

Parc Auto est l'étude annuelle de référence depuis plus de 30 ans sur le parc automobile des ménages français. L'Institut TNS Sofres a ainsi réalisé, entre février et mars 2016, deux questionnaires (« Votre foyer et l'automobile » et « Vous et l'automobile ») auprès de 10 000 foyers représentatifs de la population française.

Motorisation et taille du parc des véhicules

Le parc automobile à la disposition des ménages est estimé à 34,14 millions de voitures en 2015. Après une augmentation constante entre 1990 et 2010, son volume est quasi-stable.

Le taux de motorisation, estimé à 83,9 %, poursuit son érosion pour la 5^{ème} année consécutive (- 1,1 point par rapport à 2010). La motorisation atteint son maximum aux âges où l'on est susceptible d'avoir des enfants au foyer (autour de 35 ans) et parmi les ménages les plus aisés. La multi-motorisation (proportion des foyers ayant au moins deux voitures) se stabilise après une baisse continue depuis 4 ans. Le taux de motorisation augmente à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains mais repart à la hausse en 2015 au sein des grandes agglomérations lyonnaise et marseillaise.

L'intention de démotorisation dans les 2 ans à venir est en légère baisse pour les foyers motorisés (4 % contre 5 % en 2014) et multi-motorisés (8 % contre 9 % en 2014).

Caractéristiques des véhicules

L'âge moyen et la durée de détention du véhicule sont en hausse constante et atteignent respectivement 8,9 ans et 5,5 ans en 2015. Les véhicules de 8 ans et plus représentent désormais 48 % du parc.

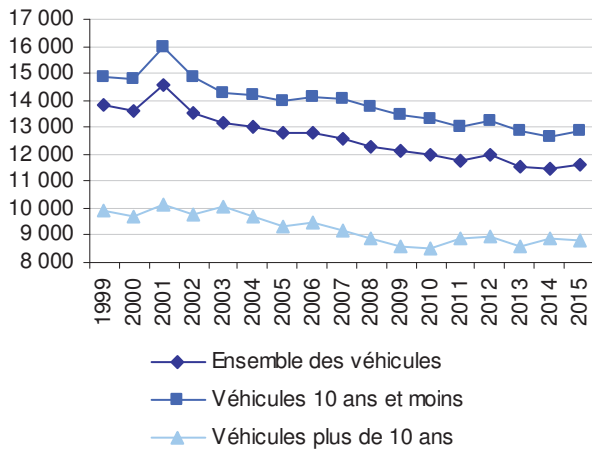
Les véhicules d'occasion (19,8 millions) représentent plus de la moitié du parc automobile. Parmi les nouvelles immatriculations, la proportion des véhicules diesel diminue et atteint 58 % en 2015. La proportion de véhicules hybrides (voiture ayant recouru à un carburant et à l'électricité) reste très faible (autour de 2 %).

Le poids des marques françaises est stable (54 %) dans les nouvelles immatriculations mais diminue légèrement dans le parc des ménages (- 2 points par rapport à 2014).

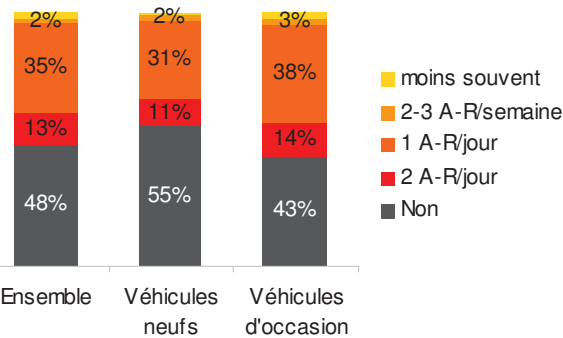
Parmi les niveaux de gamme, le segment SUV (*Sport Utility Vehicle*) est le seul à augmenter, passant de 2 % en 2010 à 7 % en 2015.

La climatisation est le seul équipement à être présent sur la majorité des véhicules du parc. Le régulateur de vitesse et l'ESP (Electronic Stability Program) continuent leur progression et équipent désormais respectivement 48 % et 38 % des voitures du parc.

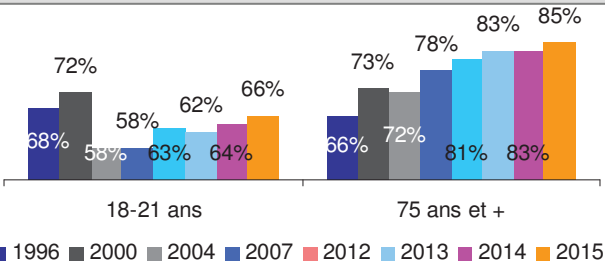
Kilométrage annuel moyen parcouru (en km)



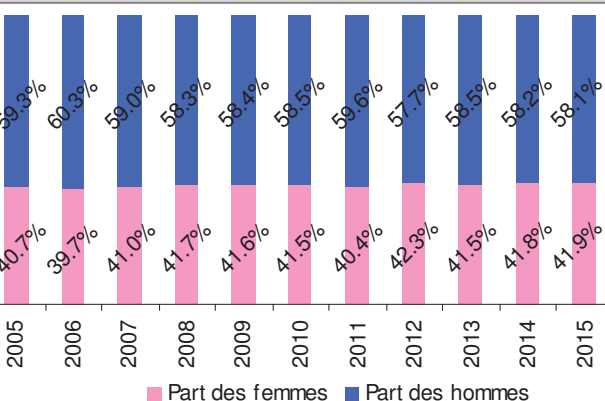
Utilisation habituelle du véhicule pour les trajets domicile – lieu de travail / études (en %)



Individus possesseurs du permis de conduire (en %)



Part des femmes et des hommes utilisateurs principaux (en %)



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.

Comportements d'utilisation

Le kilométrage annuel moyen parcouru est de 11 590 km par véhicule en 2015. Il est en baisse d'environ 20 % depuis 20 ans, mais repart légèrement à la hausse pour les véhicules de 10 ans et moins ainsi que pour les véhicules diesel.

L'utilisation quotidienne du véhicule se stabilise. 43 % des ménages utilisent leur véhicule tous les jours. Les motifs d'utilisation restent stables, les achats (87 %) et les loisirs (78 %) devançant les trajets domicile-travail (52 %). Pour les déplacements « pendulaires », la plupart des ménages effectuent un aller-retour quotidien (35 %) et disposent d'une place de stationnement sur leur lieu de travail (80 % d'entre eux). Les automobilistes « pendulaires » conduisent en moyenne 36 minutes par trajet (aller-retour) pour une distance parcourue de 34 km. La proportion des véhicules utilisés au moins une fois dans l'année pour des déplacements professionnels est faible (16 %). Seulement 5 % sont majoritairement utilisés pour ce type de déplacement.

54 % des véhicules sont utilisés pour les départs en vacances. Le nombre moyen de départs en vacances dans l'année (2) reste stable alors que le nombre de départs en week-end (5,7) diminue et atteint son niveau le plus bas depuis 2007. Le kilométrage annuel moyen parcouru par véhicule pour les départs en vacances et week-end se stabilise, avec respectivement 2 226 km et 1 738 km.

Profil des utilisateurs

La part des femmes utilisatrices principales de véhicules reste stable (41,9 % en 2015).

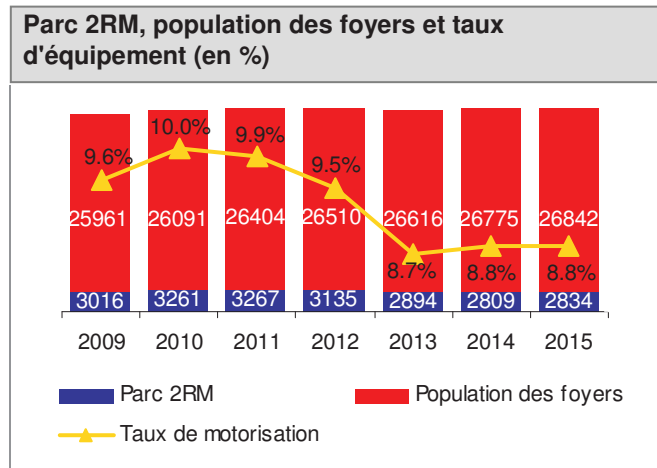
Les jeunes de 18 à 24 ans représentent seulement 4 % des utilisateurs principaux (- 2 points par rapport à 2000). La part des moins de 35 ans parmi les utilisateurs principaux de véhicules (21 %) est en baisse (- 6 points par rapport à 2000). Les 65 ans et plus sont les plus représentés parmi les utilisateurs principaux (23 %).

La proportion des individus possesseurs du permis de conduire est en augmentation chez les jeunes de 18 à 21 ans et les seniors (75 ans et plus). Elle est constante pour les autres classes d'âge.

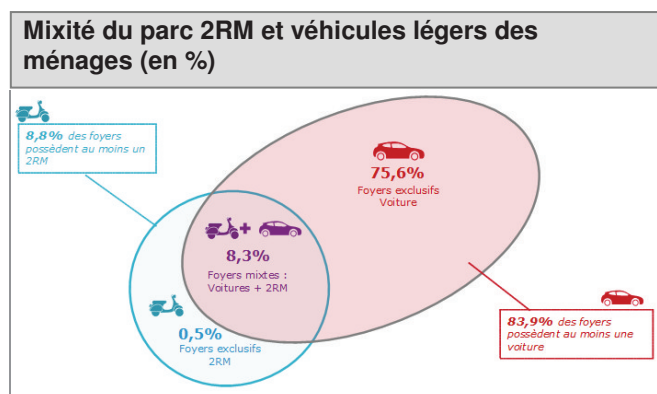
Au plan spatial, la proportion de conducteurs réguliers dans Paris intra-muros (26 %) et en 1^{ère} couronne (50 %) diminue depuis 2007. Elle est stable dans les territoires ruraux (86 %). Elle est cependant en augmentation en 2^{ème} couronne, dans l'agglomération marseillaise et dans les petites agglomérations.

36 % des véhicules du parc sont également utilisés par des conducteurs occasionnels, majoritairement membres du foyer auquel appartient le véhicule. Leur profil est plutôt jeune (41 % sont âgés de 34 à 54 ans) et féminin (53 %).

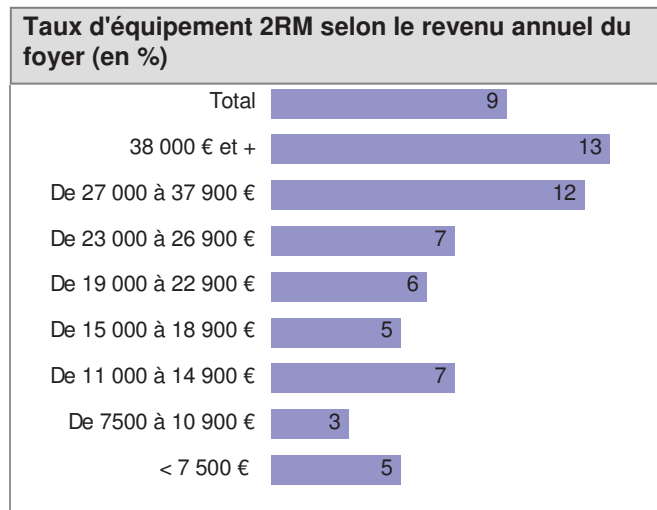
Le parc deux-roues motorisés des ménages



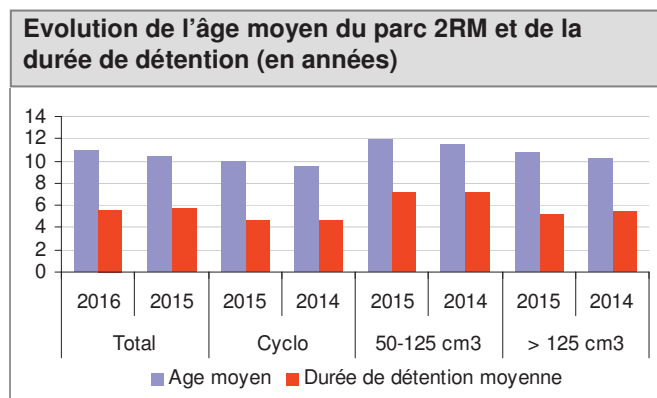
Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.

Publiée chaque année par TNS Sofres, l'enquête Parc Auto comporte un volet consacré aux deux-roues motorisés (2RM), dont la dernière édition a été présentée en juin 2016.

Le taux d'équipement en 2RM

Le parc des 2RM et le taux d'équipement des foyers sont stables en 2015. Le parc est estimé à 2,8 millions de véhicules, après une érosion progressive depuis 2010 (3,3 millions de véhicules). De manière générale, le parc connaît une diminution depuis 2011 alors qu'en parallèle, le nombre de foyers continue à augmenter. 8,8 % des ménages sont équipés d'au moins un deux-roues motorisé.

La mixité avec la voiture est forte puisque 94 % des foyers possesseurs d'un 2RM possèdent également une voiture. 8,3 % des foyers possèdent à la fois au moins une voiture et un deux-roues motorisé. 0,5 % des foyers possèdent uniquement un deux-roues motorisé.

Le taux d'équipement varie selon la région et l'habitat. Il est très faible dans le Nord (5 %) et en région parisienne (6 %), il est plus élevé dans les régions du sud pour atteindre 11 % dans le Sud-ouest et jusqu'à 12 % en Méditerranée. Il tend à augmenter en milieu rural avec l'éloignement des grandes agglomérations ou en zone périurbaine avec l'éloignement des centres-villes.

Le taux d'équipement atteint son niveau maximal au sein des foyers les plus nombreux (un taux de 19 % dans les foyers composés de 4 personnes) et les plus favorisés (un taux de 13 % dans les foyers ayant un revenu annuel supérieur à 38 000 €).

Les caractéristiques du parc 2RM

Le parc des deux-roues motorisés est dominé par les motocyclettes (8 véhicules sur 10).

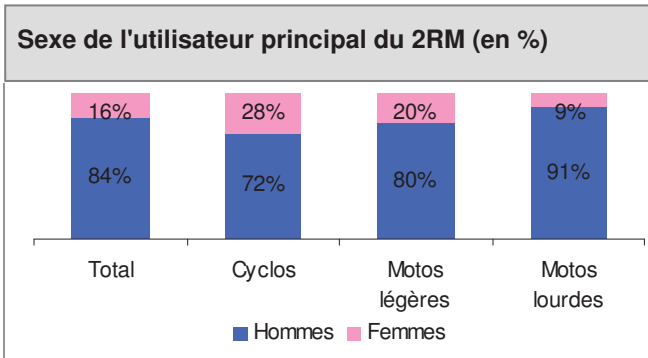
Trois grandes catégories structurent le parc 2RM :

- les cyclomoteurs (moins de 50 cm³) : 20 %,
- les motocyclettes légères (50 à 125 cm³) : 26 %,
- les motocyclettes lourdes (plus de 125 cm³) : 54 %.

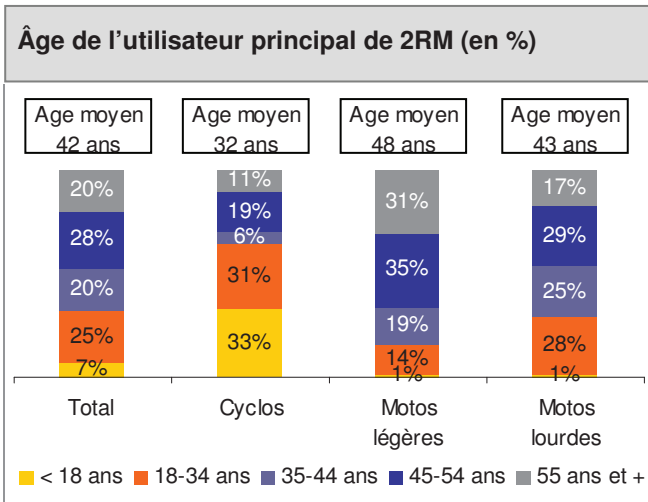
L'âge moyen du parc 2RM augmente et atteint en 2015 l'âge de 10,9 ans. Le parc des cyclomoteurs est plus récent (près de 10 ans).

L'achat d'un 2RM coûte en moyenne 4 051 €. 7 cyclomoteurs sur 10 ont été achetés moins de 1 500 €. Les possesseurs de 2RM dépensent en moyenne 146 € pour l'entretien et la réparation de leur véhicule, mais la majorité (63 %) dépense moins de 100 €.

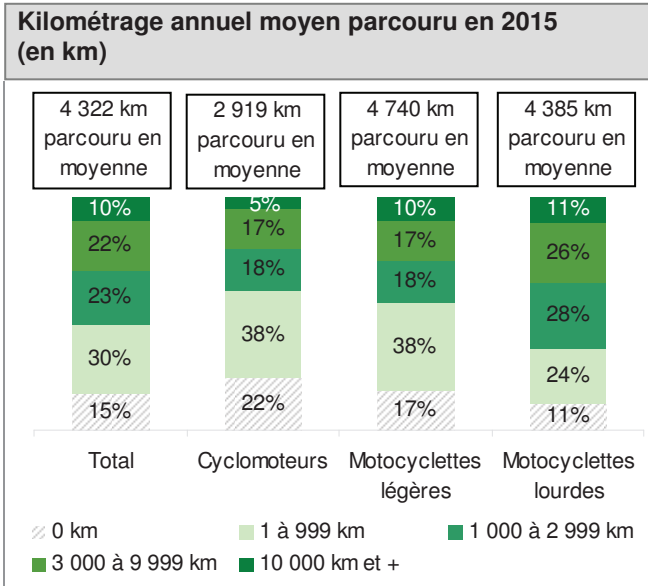
Le type de carburant majoritairement utilisé est le super sans plomb 95, tous types de 2RM confondus. En matière d'assurance, l'assurance tous risques est privilégiée par la moitié des possesseurs de 2RM. En moyenne, la cotisation annuelle est de 310 €.



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.

Motifs d'utilisation selon les catégories de 2RM (en %)

| | Cyclos | Motos légères | Motos lourdes | Ensemble |
|---|--------|---------------|---------------|----------|
| Partir en vacances | / | 3 | 13 | 8 |
| Déplacements professionnels autres que les trajets domicile-travail | 8 | 13 | 6 | 8 |
| Partir en week-end | 1 | 7 | 25 | 16 |
| Les sorties, le soir | 40 | 23 | 21 | 25 |
| Faire des achats | 34 | 42 | 17 | 27 |
| Trajets domicile-travail | 56 | 55 | 47 | 51 |
| Promenades, loisirs | 45 | 65 | 81 | 70 |

Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.

Profil des utilisateurs principaux

Le profil des utilisateurs de 2RM est principalement masculin (84 %). Les femmes sont plus présentes parmi les utilisateurs de cyclomoteurs (28 %).

Les utilisateurs de cyclomoteurs sont également plus jeunes de 10 ans en moyenne. Les moins de 18 ans représentent 7 % des utilisateurs principaux de 2RM, mais 33 % des utilisateurs de cyclomoteurs. Ce faible taux est à mettre en relation avec la diminution du parc des cyclomoteurs. L'âge moyen du conducteur de 2RM est en 2015 de 42 ans, contre 39 ans et 8 mois en 2010, ce qui reflète un léger vieillissement de ces utilisateurs. Enfin, c'est dans la tranche d'âge des 45-54 ans que l'on trouve la plus forte concentration d'utilisateurs de deux-roues motorisés (28 %).

Les utilisateurs principaux de motocyclettes lourdes sont majoritairement issus de catégories socioprofessionnelles plus élevées que la moyenne. Les CSP+ représentent ainsi 43 % des utilisateurs de motocyclettes lourdes, contre 12 % des utilisateurs de cyclomoteurs.

Usage des 2RM

Le kilométrage annuel moyen se stabilise pour la première fois en 2015 avec 4 322 km parcourus, après une progression constante depuis 2012. Il est toujours plus élevé en centre-ville et en banlieue. Les kilomètres parcourus le sont principalement en zone rurale (52 %) et en ville (41 %) plutôt que sur autoroute (7 %).

15 % des 2RM n'ont pas circulé au cours de l'année écoulée. Le parc 2RM dormant est composé à 84 % de véhicules en état de marche.

Concernant la périodicité de l'usage, la moitié du parc 2RM est utilisée toute l'année, l'autre moitié uniquement à la belle saison.

Les deux-roues motorisés sont majoritairement utilisés pour des déplacements de loisirs (70 %) et les trajets domicile-travail (51 %). Leur usage n'est destiné qu'à 8 % aux déplacements professionnels. Les usages varient en fonction des catégories de 2RM :

- les motocyclettes lourdes sont davantage utilisées pour les loisirs, les départs en week-end et les départs en vacances,
- les cyclomoteurs sont davantage utilisés pour les sorties, majoritairement tout au long de l'année (67 %).

Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD

Vitesses maximales autorisées (VMA)

| Pays | En agglomération | Routes hors agglomérations | Autoroutes |
|--------------------|---|--|---|
| Afrique du Sud | 60 km/h | 100 km/h | 120 km/h |
| Allemagne | 50 km/h | 100 km/h | Pas de limite, mais 130 km/h recommandé |
| Argentine | 40 – 60 km/h Buenos Aires : 20 – 70 km/h | 110 km/h | 120 – 130 km/h |
| Australie | 50 km/h 60 – 80 km/h (artères principales) Augmentation des limitations de vitesse à 40 km/h dans les zones à forte activité piétonne | 100 ou 110 km/h | 110 km/h |
| Autriche | 50 km/h | 100 km/h | 130 km/h |
| Belgique | 30 – 50 km/h | 70 – 90 km/h | 120 km/h |
| Cambodge | 30 – 40 km/h | 80 km/h | -- |
| Canada | 40 – 70 km/h | 80 – 90 km/h | 100 – 110 km/h |
| Chili | 60 km/h | 100 km/h | 120 km/h |
| Corée du Sud | 60 km/h | 60 – 80 km/h | 110 km/h (100 km/h en zone urbaine), 130 km/h (110 km/h pour certaines sections) |
| Danemark | 50 km/h | 80 km/h | 120 km/h |
| Espagne | 50 km/h | 90 ou 100 km/h | 120 km/h |
| Etats Unis | Défini par chaque Etat | Défini par chaque Etat | 55 – 80 mph (88 – 129 km/h) Défini par chaque Etat |
| Finlande | 30, 40, 50, 60 km/h | 100 km/h (été) ; 80 km/h (hiver) | 120 km/h ; 100 km/h (en approche d'agglomérations) |
| France | 50 km/h | 90 km/h (80 km/h par temps de pluie ou pour les conducteurs novices) ; 110 km/h (resp 100 km/h) sur routes express | 130 km/h (110 km/h par temps de pluie ou pour les conducteurs novices) |
| Grèce | 50 km/h | 90 km/h | 130 km/h |
| Hongrie | 50 km/h | 90 km/h | 130 km/h (110 km/h sur routes express) |
| Irlande | 50 km/h | 80 km/h ou 100 km/h | 120 km/h |
| Islande | 50 km/h | 90 km/h routes bitumées 80 km/h routes de graviers | -- |
| Israël | 50 – 70 km/h | 80, 90, 100 km/h | 110 km/h |
| Italie | 50 km/h | 90 km/h | 130 km/h ; 110 km/h si pluie ou neige ; 100 km/h pour conducteurs novices ; le gestionnaire peut augmenter la VMA jusqu'à 150 km/h si certains critères drastiques sont remplis. |
| Jamaïque | 50 km/h | 50 km/h | 70 km/h ou 110 km/h |
| Japon | 40, 50, 60 km/h | 50, 60 km/h | 100 km/h |
| Lithuanie | 50 km/h | 90 km/h (70 km/h sur route de graviers et pour les conducteurs novices) | 120 ou 130 km/h (110 km/h en hiver, 90 km/h pour les conducteurs novices) |
| Luxembourg | 50 km/h | 90 km/h | 130 km/h (110 km/h par temps de pluie) |
| Malaysie | 50 km/h | 90 km/h | 110 km/h |
| Maroc | 60 km/h | 100 km/h | 120 km/h |
| Mexique | 10 – 80 km/h | 100 km/h (voies rapides) | 110 km/h |
| Nigéria | 50 km/h | 80 km/h | 100 km/h |
| Norvège | 50 km/h (30 km/h rues résidentielles) | 80 km/h | 90,100,110 km/h |
| Nouvelle-Zélande | 50 km/h | 100 km/h | 100 km/h |
| Pays Bas | 30 – 50 – 70 km/h | 60 – 80 km/h | 110 – 130 km/h |
| Pologne | 50 km/h (60 km/h de nuit) | 90 – 100 - 120 km/h | 140 km/h |
| Portugal | 50 km/h | 90 km/h | 120 km/h |
| République tchèque | 50 km/h | 90 km/h | 130 km/h |
| Royaume-Uni | 30 mph (48 km/h) | 60 ou 70 mph (96 ou 113km/h) | 70 mph (113 km/h) |
| Serbie | 50 km/h | 80, 100 km/h | 120 km/h |
| Slovénie | 50 km/h | 90 km/h (110 km/h sur routes Express) | 130 km/h |
| Suède | 30-40-50 km/h | 60-70-80-90-100 km/h | 110 km/h ou 120 km/h |
| Suisse | 50 km/h | 80 km/h | 120 km/h |

Source : IRTAD 2016

Alcool et conduite – Seuils

| Pays | Seuil d'alcoolémie - Général | Seuil d'alcoolémie - Conducteurs novices et conducteurs professionnels |
|--------------------|---|--|
| Afrique du Sud | 0.5 g/l | 0.2 g/l pour conducteurs professionnels |
| Allemagne | 0.5 g/l Conducteurs avec alcoolémie entre 0.3 et 0.5 g/l peuvent avoir un retrait de permis si leur capacité de conduire est réduite | 0.0 g/l pour conducteurs de moins de 21 ans, conducteurs novices, conducteurs professionnels transportant des marchandises dangereuses |
| Argentine | 0.5 g/l | 0.0 g/l pour conducteurs professionnels |
| Australie | 0.5 g/l | 0.0 g/l pour conducteurs novices 0.2 g/l pour conducteurs professionnels |
| Autriche | 0.5 g/l | 0.1 g/l pour cyclomotoristes de moins de 20 ans; conducteurs novices (moins de 2 ans de permis), conducteurs de bus et poids lourds |
| Belgique | 0.5 g/l | 0.2 g/l pour conducteurs professionnels depuis le 01/01/2015 |
| Cambodge | 0.5 g/l | n.a. |
| Canada | 0.8 g/l ; seuil de sanction administrative : 0.4 g/l ou 0.5 g/l dans la plupart des provinces | 0.0 g/l seuil de sanction administrative pour les jeunes et conducteurs novices dans la plupart des provinces |
| Chili | 0.3 g/l | n.a. |
| Corée du Sud | 0.5 g/l | n.a. |
| Danemark | 0.5 g/l | n.a. |
| Espagne | 0.5 g/l | 0.3 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels |
| Etats Unis | 0.8 g/l (peut varier d'un État à l'autre) | 0.4 g/l pour conducteurs professionnels 0.0 à 0.2 g/l pour conducteurs < 21 ans |
| Finlande | 0.5 g/l | n.a. |
| France | 0.5 g/l | 0.2 g/l pour conducteurs de bus et car, et pour les conducteurs novices depuis le 01/07/2015 |
| Grèce | 0.5 g/l | 0.2 g/l pour conducteurs professionnels et 2RM |
| Hongrie | 0.0 g/l (sanctions pour alcoolémie > 0.2 g/l) | n.a. |
| Irlande | 0.5 g/l | 0.2 g/l pour jeunes conducteurs et conducteurs professionnels |
| Islande | 0.5 g/l | n.a. |
| Israël | 0.5 g/l | 0.1 g/l pour jeunes conducteurs, novices et conducteurs professionnels |
| Italie | 0.5 g/l | 0.0 g/l pour jeunes conducteurs, novices et conducteurs professionnels. |
| Jamaïque | 0.8 g/l | n.a. |
| Japon | 0.3 g/l | n.a. |
| Lithuanie | 0.4 g/l | 0.2 g/l pour conducteurs novices, professionnels, et 2RM depuis le 01/01/2015 |
| Luxembourg | 0.5 g/l | 0.2 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels |
| Malaysia | 0.8 g/l | n.a. |
| Maroc | 0.2 g/l | n.a. |
| Mexique | 0.8 g/l (peut varier d'un État à l'autre) | 0,3 g/l pour conducteurs professionnels (peut varier d'un État à l'autre) |
| Nigéria | 0.5 g/l | 0,2 g/l pour les conducteurs novices et 0,0 g/l pour les conducteurs professionnels avec autorisation |
| Norvège | 0.2 g/l | n.a. |
| Nouvelle-Zélande | 0.5 g/l | 0.0 g/l pour conducteurs de moins de 20 ans et infractionnistes récidivistes |
| Pays Bas | 0.5 g/l | 0.2 g/l pour conducteurs novices |
| Pologne | 0.2 g/l | n.a. |
| Portugal | 0.5 g/l | 0.2 g/l pour conducteurs novices (3 premières années) et conducteurs professionnels depuis le 01/01/2014 |
| République tchèque | 0.0 g/l | n.a. |
| Royaume-Uni | 0.8 g/l, 0.5g/l en Ecosse 0.5 g/l en Irlande du Nord à partir de 2018 | n.a. |
| Serbie | 0.3 g/l | 0.0 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels et 2RM |
| Slovénie | 0.5 g/l | 0.0 g/l pour conducteurs novices (3 premières années) et conducteurs professionnels |
| Suède | 0.2 g/l | n.a. |
| Suisse | 0.5 g/l | 0.0 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels |

Source : IRTAD 2016

Port de la ceinture de sécurité

| Pays | Sièges avant | | Sièges arrière | |
|--------------------|---|--|---|--|
| | Date d'application | Taux de port en circulation | Date d'application | Taux de port en circulation |
| Afrique du Sud | 2005 pour les véhicules immatriculés après le 01/01/2006 | 4,5% (conducteur), 5% (passagers) | 2005 pour les véhicules immatriculés après le 01/01/2006 | n.a |
| Allemagne | 1976 | 98% (données 2014) | 1984 | 98%, 99% pour les enfants (données 2014) |
| Argentine | 1995 | 45% (moyenne), 52% (conducteur) | 1995 | 19%, 45% pour les enfants |
| Australie | 1970s | 97% (données 2013) | | 96% (données 2013) |
| Autriche | 1984 | 93% (conducteur), 94% (passagers) | 1990 | 78%, 97% pour les enfants |
| Belgique | 1975 | 92% (conducteur et passagers) | 1991 | 86% |
| Cambodge | 2007 | 16% (données 2012) | Projet de loi en cours d'élaboration | n.a. |
| Canada | 1976-1988 | 95% | 1976-1988 | 95% |
| Chili | 1985 | 78% (conducteur), 62% (passagers) | 2006 | 15% |
| Corée du Sud | 1990 | 89% (conducteur), 75% (passagers) sur autoroute | Seulement sur autoroute, depuis 2008 | 22 % sur autoroute |
| Danemark | 1970s | 94% (données 2012) | 1980s | 81% (données 2012) |
| Espagne | 1974 hors agglomération 1992 en agglomération | 90% (données 2012) | 1992 | 81% (données 2012) |
| Etats Unis | Oui sauf dans un Etat (<i>primary law</i> dans 34 Etats, <i>secondary law</i> dans 15 Etats) | 88.5% (données 2015) | Varie selon les Etats | 73%, 91% pour les enfants (données 2014) |
| Finlande | 1975 | 93% (en agglomération), 96% (hors agglomération) | 1987 | 88% (en agglomération) |
| France | 1973 hors agglomération 1975 en agglomération | 95,8% (en agglomération); 98,6% (autres routes) (données 2012) | 1991 | 71%, 89% pour les enfants (en agglomération) ; 84%, 94% pour les enfants (sur autoroutes) |
| Grèce | 1987 | 77% (conducteur), 74% (passagers) (données 2009) | 2003 | 23% (données 2009) |
| Hongrie | 1976 | 82% (conducteurs), 83% (passagers) | 1993 (hors aggro) 2001 (en aggro) | 39% (79% pour les enfants) |
| Irlande | 1979 | 94% | 1979 | 81%, 91% pour les enfants |
| Islande | | 84% (données 2013) | | 65% (données 2013) |
| Israël | 1975 | 97% (données 2014) | 1995 | 74% (données 2014) |
| Italie | 1988 | 62% | 1994 | 15%, 48% pour les enfants |
| Jamaïque | 1999 | Estimé à 44% en 2008 | 1999 | Estimé très faible |
| Japon | 1985 | 98% (conducteur), 95% (passagers) | 2008 | 35%, 63% pour les enfants |
| Lithuanie | | 97% (conducteur), 95% (passagers) (données 2014, sur les routes d'importance nationale) | | 33% |
| Luxembourg | 1975 | 90% | 1992 | 76% |
| Malaysie | 1978 | 82% (conducteurs), 68% (passagers) | 2009 | 9% |
| Maroc | 1977 hors agglomération 2005 en agglomération | 49% conducteurs 46% passagers (données 2011) | 2005 hors aggro | n.a. |
| Mexique | 2012 | 29% en 2000 | 2015 | 4% en 2000 |
| Nigéria | 1997 | 80% | 1997 | < 1% |
| Norvège | 1975 | 97% (conducteur) | 1985 | Pas de suivi, estimé à 90% |
| Nouvelle-Zélande | 1972 | 97% | 1979 | 92% pour adultes, 93% pour les enfants |
| Pays Bas | 1975 | 97% (données 2010) | 1992 | 82% (données 2010) |
| Pologne | 1983 | 93% (conducteur), 94% (passagers) (données 2014) | 1991 | 76%, 93% pour les enfants |
| Portugal | 1978 | 96% | 1994 | 77%, 89 - 100% pour dispositifs enfants |
| République tchèque | 1966 | 93% (données 2014) | 1975 | 93% (données 2014) |
| Royaume-Uni | 1983 | 98% (conducteur), 96% (passagers) (données 2014) | 1989 (enfants); 1991 (adultes) | 87,1% (90% pour les enfants < 14 ans, 81% pour les adultes > 14 ans) |
| Serbie | 1982 | 74% (conducteur), 70% (passagers) | 2009 | 7%, 44% pour les enfants < 3 ans, 15% pour les enfants > 3 ans |
| Slovénie | 1977 | 94% (données 2011) | 1998 | 66% pour adultes, 87-94% pour les enfants (données 2011) |
| Suède | 1975 | 98% | 1986, dispositifs de retenue pour les enfants depuis 1988 | 93% pour adultes, 97% pour enfants |
| Suisse | 1981 | 93% (conducteur), 92% (passagers) | 1994 | 76% pour adultes, 93% pour enfants (données 2012) |

Source : IRTAD 2016

Port d'un casque de protection

| Pays | Deux-roues motorisés | | Cyclistes | |
|--------------------|--|---|--|--------------------------------------|
| | Législation sur le port du casque | Taux de port en circulation | Législation sur le port du casque | Taux de port en circulation |
| Afrique du Sud | Oui | | Oui | |
| Allemagne | Oui | 99% | Non | Estimé à 17% |
| Argentine | Oui | 68% conducteurs 46% passagers | Non | |
| Australie | Oui | | Oui | |
| Autriche | Oui | Près de 100% | Oui pour les enfants jusqu'à 12 ans | |
| Belgique | Oui | Inconnu | Non | |
| Cambodge | Oui pour les 2RM > 49cm ³ , motos tractant une remorque et tricycles motorisés | | Non | |
| Canada | Oui | | Dans certaines juridictions | |
| Chili | Oui | 99% | Oui en agglomération | |
| Corée du Sud | Oui | 78% | Non | |
| Danemark | Oui | Estimé à 97% | Non | |
| Espagne | Oui | Près de 100% | Oui, sauf en agglo Obligatoire pour les enfants < 16 ans | |
| Etats Unis | Pas de loi nationale 19 Etats imposent le port du casque pour tous les 2RM 28 Etats imposent le port du casque pour certains seulement 3 Etats n'ont pas de législation en la matière | 64% en 2014 (port de casques homologués DOT) | 21 Etats et le District of Columbia ont mis en place des législations de port du casque vélo selon l'âge | |
| Finlande | Oui | n.a | Oui (2003) | 41 à 60% |
| France | Oui, depuis 1973 | 90 -100% | Oui, pour les enfants < 12 ans depuis le 22/03/2017 | |
| Grèce | Oui | 75% conducteurs 46% passagers (données 2009) | Non | |
| Hongrie | Oui depuis 1965 pour les motocyclistes | Près de 100% | Non | |
| Irlande | Oui | 97% | Non | 52% |
| Islande | Oui | | Oui, pour les enfants jusqu'à 14 ans | |
| Israël | Oui | Près de 100% | Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans, et pour les adultes hors agglomération | 90% hors agglo (données 2013) |
| Italie | Oui depuis 2000 pour tous | Plus de 90% | Non | |
| Jamaïque | Oui | Très faible | Non | |
| Japon | Oui | Estimé à 99% | Non | |
| Lithuanie | Oui | n.a. | Oui, pour les enfants < 18 ans | |
| Luxembourg | Oui, depuis 1976 | Estimé à 100% | | |
| Malaysie | Oui, depuis 1973 | Environ 74% | Non | |
| Maroc | Oui, depuis 1976 | 43 % conducteurs, 8 % passagers (données 2011) | Non | |
| Mexique | Oui | 82% conducteurs, 87% passagers | Non | |
| Nigéria | Oui | 60% | Oui | |
| Norvège | Oui | Près de 100% | Non | 56% pour tous les cyclistes > 12 ans |
| Nouvelle-Zélande | Oui | Près de 100% | Oui depuis 1994 | 92% (données 2012) |
| Pays Bas | Oui motocyclistes depuis 1972, cyclomotoristes depuis 1975 Pas obligatoires sur les mofas (vitesse max. 25 km/h) | Cyclomotoristes: 96% Motocyclistes: près de 100% | Non | |
| Pologne | Oui depuis 1997 | Près de 100% | Non | |
| Portugal | Oui | n.a | Non | |
| République tchèque | Oui | Près de 100% | Oui (2006), pour les enfants jusqu'à 18 ans | |
| Royaume-Uni | Oui, motocyclistes depuis 1973; cyclomotoristes depuis 1977 | | Non | |
| Serbie | Oui | 89% pour motocyclistes 74% pour cyclomotoristes | Non | |
| Slovénie | Oui | n.a | Oui pour les enfants jusqu'à 14 ans | |
| Suède | Oui | 96-99% | Oui pour les enfants de moins de 15 ans | 60-70% enfants ; 30% adultes |
| Suisse | Oui, motocyclistes depuis 1981, cyclomotoristes depuis 1990 | Près de 100% | Non pour les vélos « ordinaires » Oui pour les vélos électriques > 25 km/h | |

Source : IRTAD 2016

Accidentalité par département

Métropole et Outre-mer

| | | Accidents | | | Tués | Blessés | | |
|-----|-------------------------|-----------|--------------|--------------|------|--------------|--------|-------|
| | | corporels | dont mortels | dont graves* | | hospitalisés | légers | tous |
| 1 | Ain | 390 | 55 | 289 | 59 | 323 | 258 | 581 |
| 2 | Aisne | 203 | 32 | 162 | 35 | 167 | 112 | 279 |
| 3 | Allier | 210 | 28 | 163 | 41 | 176 | 93 | 269 |
| 4 | Alpes-de-Haute-Provence | 162 | 22 | 134 | 26 | 139 | 80 | 219 |
| 5 | Hautes-Alpes | 113 | 11 | 84 | 11 | 92 | 81 | 173 |
| 6 | Alpes-Maritimes | 1 409 | 58 | 659 | 59 | 687 | 1 092 | 1 779 |
| 7 | Ardèche | 201 | 24 | 135 | 25 | 135 | 118 | 253 |
| 8 | Ardennes | 109 | 16 | 93 | 17 | 92 | 34 | 126 |
| 9 | Ariège | 100 | 24 | 85 | 26 | 102 | 56 | 158 |
| 10 | Aube | 199 | 17 | 139 | 18 | 146 | 113 | 259 |
| 11 | Aude | 275 | 38 | 177 | 43 | 176 | 155 | 331 |
| 12 | Aveyron | 194 | 23 | 160 | 25 | 177 | 97 | 274 |
| 13 | Bouches-du-Rhône | 4 110 | 115 | 1 467 | 127 | 1 687 | 3 817 | 5 504 |
| 14 | Calvados | 515 | 31 | 277 | 33 | 297 | 343 | 640 |
| 15 | Cantal | 92 | 11 | 78 | 11 | 87 | 36 | 123 |
| 16 | Charente | 145 | 15 | 122 | 16 | 135 | 77 | 212 |
| 17 | Charente-Maritime | 626 | 52 | 267 | 59 | 274 | 523 | 797 |
| 18 | Cher | 172 | 14 | 136 | 14 | 135 | 73 | 208 |
| 19 | Corrèze | 186 | 11 | 80 | 12 | 79 | 162 | 241 |
| 20A | Corse-du-Sud | 167 | 12 | 96 | 14 | 116 | 130 | 246 |
| 20B | Haute-Corse | 330 | 20 | 197 | 20 | 224 | 227 | 451 |
| 21 | Côte-d'Or | 221 | 24 | 158 | 27 | 165 | 128 | 293 |
| 22 | Côtes-d'Armor | 376 | 36 | 246 | 39 | 248 | 239 | 487 |
| 23 | Creuse | 55 | 5 | 46 | 5 | 46 | 14 | 60 |
| 24 | Dordogne | 202 | 40 | 181 | 43 | 179 | 75 | 254 |
| 25 | Doubs | 312 | 31 | 208 | 35 | 217 | 142 | 359 |
| 26 | Drôme | 365 | 31 | 254 | 34 | 298 | 226 | 524 |
| 27 | Eure | 320 | 37 | 254 | 43 | 260 | 177 | 437 |
| 28 | Eure-et-Loir | 187 | 22 | 158 | 26 | 177 | 78 | 255 |
| 29 | Finistère | 629 | 46 | 318 | 51 | 332 | 443 | 775 |
| 30 | Gard | 531 | 54 | 307 | 58 | 333 | 359 | 692 |
| 31 | Haute-Garonne | 965 | 50 | 367 | 51 | 391 | 833 | 1 224 |
| 32 | Gers | 153 | 21 | 125 | 23 | 134 | 48 | 182 |
| 33 | Gironde | 1 641 | 77 | 458 | 82 | 456 | 1 658 | 2 114 |
| 34 | Hérault | 728 | 76 | 484 | 79 | 507 | 426 | 933 |
| 35 | Ille-et-Vilaine | 862 | 53 | 332 | 54 | 346 | 744 | 1 090 |
| 36 | Indre | 199 | 18 | 89 | 18 | 79 | 169 | 248 |
| 37 | Indre-et-Loire | 708 | 32 | 345 | 34 | 377 | 492 | 869 |
| 38 | Isère | 634 | 61 | 428 | 66 | 461 | 438 | 899 |
| 39 | Jura | 126 | 26 | 119 | 29 | 121 | 56 | 177 |
| 40 | Landes | 195 | 22 | 170 | 22 | 187 | 46 | 233 |
| 41 | Loir-et-Cher | 247 | 30 | 163 | 31 | 163 | 131 | 294 |
| 42 | Loire | 599 | 29 | 316 | 29 | 336 | 493 | 829 |
| 43 | Haute-Loire | 108 | 10 | 98 | 10 | 101 | 38 | 139 |
| 44 | Loire-Atlantique | 692 | 65 | 444 | 73 | 475 | 396 | 871 |
| 45 | Loiret | 269 | 40 | 167 | 43 | 154 | 167 | 321 |
| 46 | Lot | 105 | 22 | 93 | 23 | 95 | 18 | 113 |
| 47 | Lot-et-Garonne | 197 | 24 | 160 | 25 | 163 | 116 | 279 |
| 48 | Lozère | 59 | 6 | 51 | 7 | 52 | 21 | 73 |
| 49 | Maine-et-Loire | 756 | 37 | 300 | 40 | 313 | 638 | 951 |
| 50 | Manche | 452 | 33 | 210 | 36 | 215 | 373 | 588 |
| 51 | Marne | 468 | 37 | 223 | 39 | 237 | 377 | 614 |
| 52 | Haute-Marne | 103 | 11 | 80 | 11 | 75 | 51 | 126 |
| 53 | Mayenne | 136 | 19 | 115 | 21 | 118 | 36 | 154 |
| 54 | Meurthe-et-Moselle | 660 | 32 | 198 | 34 | 203 | 626 | 829 |
| 55 | Meuse | 78 | 12 | 61 | 12 | 64 | 39 | 103 |

| | | Accidents | | | Tués | Blessés | | |
|-------------------------------|--------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| | | corporels | dont mortels | dont graves* | | hospitalisés | légers | tous |
| 56 | Morbihan | 584 | 31 | 256 | 34 | 277 | 496 | 773 |
| 57 | Moselle | 504 | 40 | 297 | 47 | 316 | 332 | 648 |
| 58 | Nièvre | 207 | 27 | 123 | 28 | 111 | 135 | 246 |
| 59 | Nord | 1 181 | 104 | 805 | 107 | 834 | 530 | 1 364 |
| 60 | Oise | 390 | 62 | 296 | 70 | 312 | 225 | 537 |
| 61 | Orne | 189 | 21 | 149 | 26 | 149 | 76 | 225 |
| 62 | Pas-de-Calais | 617 | 60 | 454 | 67 | 473 | 311 | 784 |
| 63 | Puy-de-Dôme | 336 | 38 | 275 | 41 | 297 | 166 | 463 |
| 64 | Pyrénées-Atlantiques | 741 | 27 | 305 | 29 | 322 | 594 | 916 |
| 65 | Hautes-Pyrénées | 135 | 15 | 83 | 17 | 81 | 83 | 164 |
| 66 | Pyrénées-Orientales | 287 | 27 | 154 | 28 | 186 | 221 | 407 |
| 67 | Bas-Rhin | 818 | 41 | 302 | 46 | 336 | 694 | 1 030 |
| 68 | Haut-Rhin | 462 | 25 | 278 | 25 | 282 | 260 | 542 |
| 69 | Rhône | 2 026 | 59 | 778 | 62 | 829 | 1 694 | 2 523 |
| 70 | Haute-Saône | 94 | 9 | 74 | 10 | 87 | 50 | 137 |
| 71 | Saône-et-Loire | 268 | 38 | 222 | 43 | 239 | 130 | 369 |
| 72 | Sarthe | 235 | 34 | 196 | 35 | 216 | 100 | 316 |
| 73 | Savoie | 152 | 32 | 140 | 36 | 139 | 37 | 176 |
| 74 | Haute-Savoie | 369 | 42 | 310 | 45 | 322 | 176 | 498 |
| 75 | Paris | 6 466 | 40 | 773 | 40 | 767 | 6 542 | 7 309 |
| 76 | Seine-Maritime | 755 | 47 | 370 | 52 | 399 | 588 | 987 |
| 77 | Seine-et-Marne | 838 | 65 | 512 | 72 | 576 | 583 | 1 159 |
| 78 | Yvelines | 854 | 47 | 482 | 48 | 541 | 613 | 1 154 |
| 79 | Deux-Sèvres | 199 | 33 | 158 | 34 | 178 | 66 | 244 |
| 80 | Somme | 444 | 40 | 246 | 44 | 286 | 313 | 599 |
| 81 | Tarn | 132 | 21 | 116 | 22 | 122 | 49 | 171 |
| 82 | Tarn-et-Garonne | 161 | 26 | 131 | 26 | 125 | 59 | 184 |
| 83 | Var | 786 | 67 | 560 | 69 | 646 | 431 | 1 077 |
| 84 | Vaucluse | 246 | 38 | 211 | 41 | 220 | 116 | 336 |
| 85 | Vendée | 272 | 49 | 235 | 56 | 227 | 130 | 357 |
| 86 | Vienne | 423 | 27 | 176 | 29 | 195 | 375 | 570 |
| 87 | Haute-Vienne | 420 | 11 | 140 | 13 | 153 | 382 | 535 |
| 88 | Vosges | 188 | 23 | 163 | 23 | 174 | 57 | 231 |
| 89 | Yonne | 224 | 32 | 143 | 35 | 152 | 145 | 297 |
| 90 | Territoire-de-Belfort | 109 | 4 | 50 | 4 | 52 | 74 | 126 |
| 91 | Essonne | 1 419 | 28 | 322 | 29 | 343 | 1 479 | 1 822 |
| 92 | Hauts-de-Seine | 2 873 | 28 | 451 | 28 | 461 | 2 849 | 3 310 |
| 93 | Seine-Saint-Denis | 3 031 | 26 | 1 095 | 26 | 1 273 | 2 473 | 3 746 |
| 94 | Val-de-Marne | 2 721 | 27 | 562 | 27 | 595 | 2 690 | 3 285 |
| 95 | Val-d'Oise | 1 120 | 19 | 318 | 19 | 370 | 1 146 | 1 516 |
| Total France métropole | | 57 522 | 3 228 | 25 437 | 3 477 | 27 187 | 45 458 | 72 645 |
| 971 | Guadeloupe | 323 | 53 | 257 | 57 | 246 | 151 | 397 |
| 972 | Martinique | 311 | 24 | 161 | 26 | 165 | 285 | 450 |
| 973 | Guyane | 543 | 30 | 306 | 37 | 348 | 372 | 720 |
| 974 | La Réunion | 538 | 50 | 361 | 50 | 385 | 307 | 692 |
| 976 | Mayotte | 195 | 8 | 46 | 8 | 45 | 178 | 223 |
| Total DOM | | 1 910 | 165 | 1 131 | 178 | 1 189 | 1 293 | 2 482 |
| 975 | Saint-Pierre-et-Miquelon | 3 | | 3 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| 977 | Saint-Barthélemy | 19 | 3 | 16 | 3 | 14 | 9 | 23 |
| 978 | Saint-Martin | 23 | 3 | 20 | 3 | 17 | 16 | 33 |
| 986 | Wallis-et-Futuna | | | | | | | |
| 987 | Polynésie française | 146 | 24 | 127 | 26 | 121 | 69 | 190 |
| 988 | Nouvelle-Calédonie | 296 | 45 | 215 | 51 | 285 | 157 | 442 |
| Total COM | | 487 | 75 | 381 | 83 | 441 | 251 | 692 |

* accidents graves : accidents comportant une victime hospitalisée plus de 24h ou tuée.

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2016.

Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Par catégories d'usagers : France métropolitaine

| | | Tués | Blessés | | |
|---|-----------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | hospitalisés | légers | tous |
| Piétons | à pied | 554 | 4 214 | 6 177 | 10 391 |
| | en roller ou en trottinette | 5 | 75 | 151 | 226 |
| | Ensemble | 559 | 4 289 | 6 328 | 10 617 |
| Bicyclettes | Conducteurs | 162 | 1 443 | 2 518 | 3 961 |
| | Passagers | 0 | 12 | 20 | 32 |
| | Ensemble | 162 | 1 455 | 2 538 | 3 993 |
| Cyclos y compris scooters <50 cm3 | Conducteurs | 116 | 2 278 | 3 609 | 5 887 |
| | Passagers | 5 | 276 | 460 | 736 |
| | Ensemble | 121 | 2 554 | 4 069 | 6 623 |
| Motos y compris scooters >50 cm3 | Conducteurs | 583 | 5 062 | 6 902 | 11 964 |
| | Passagers | 30 | 500 | 674 | 1 174 |
| | Ensemble | 613 | 5 562 | 7 576 | 13 138 |
| Véhicules de tourisme | Conducteurs | 1 313 | 8 078 | 15 324 | 23 402 |
| | Passagers | 447 | 3 812 | 7 233 | 11 045 |
| | Ensemble | 1 760 | 11 890 | 22 557 | 34 447 |
| Camionnettes | Conducteurs | 90 | 530 | 942 | 1 472 |
| | Passagers | 40 | 222 | 325 | 547 |
| | Ensemble | 130 | 752 | 1 267 | 2 019 |
| Camions + tracteurs routiers seuls | Conducteurs | 34 | 150 | 250 | 400 |
| | Passagers | 2 | 43 | 33 | 76 |
| | Ensemble | 36 | 193 | 283 | 476 |
| Tracteurs routiers avec semi-remorques | Conducteurs | 18 | 59 | 65 | 124 |
| | Passagers | 1 | 3 | 6 | 9 |
| | Ensemble | 19 | 62 | 71 | 133 |
| Autobus | Conducteurs | 0 | 13 | 51 | 64 |
| | Passagers | 8 | 21 | 289 | 310 |
| | Ensemble | 8 | 34 | 340 | 374 |
| Autocars | Conducteurs | 2 | 4 | 22 | 26 |
| | Passagers | 2 | 29 | 99 | 128 |
| | Ensemble | 4 | 33 | 121 | 154 |
| Tracteurs agricoles | Conducteurs | 7 | 21 | 13 | 34 |
| | Passagers | 1 | 4 | 0 | 4 |
| | Ensemble | 8 | 25 | 13 | 38 |
| Voiturettes (voitures sans permis, scooters et motocyclettes à 3 roues) | Conducteurs | 25 | 105 | 118 | 223 |
| | Passagers | 5 | 36 | 44 | 80 |
| | Ensemble | 30 | 141 | 162 | 303 |
| Autres (quads, motos cross, motos pocket bike, fauteuils roulants motorisés, ...) | Conducteurs | 24 | 146 | 79 | 225 |
| | Passagers | 3 | 51 | 54 | 105 |
| | Ensemble | 27 | 197 | 133 | 330 |
| Total | Piétons | 559 | 4 289 | 6 328 | 10 617 |
| | Conducteurs | 2 374 | 17 889 | 29 893 | 47 782 |
| | Passagers | 544 | 5 009 | 9 237 | 14 246 |
| | Ensemble | 3 477 | 27 187 | 45 458 | 72 645 |

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels, BAAC 2016.

Par catégories d'usagers : départements d'outre-mer

| | | Tués | Blessés | | |
|---|-----------------------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| | | | hospitalisés | légers | tous |
| Piétons | à pied | 41 | 176 | 211 | 387 |
| | en roller ou en trottinette | 1 | 1 | 3 | 4 |
| | Ensemble | 42 | 177 | 214 | 391 |
| Bicyclettes | Conducteurs | 12 | 68 | 74 | 142 |
| | Passagers | 0 | 1 | 3 | 4 |
| | Ensemble | 12 | 69 | 77 | 146 |
| Cyclos y compris scooters <50 cm3 | Conducteurs | 29 | 246 | 206 | 452 |
| | Passagers | 2 | 55 | 59 | 114 |
| | Ensemble | 31 | 301 | 265 | 566 |
| Motos y compris scooters >50 cm3 | Conducteurs | 33 | 233 | 129 | 362 |
| | Passagers | 2 | 28 | 20 | 48 |
| | Ensemble | 35 | 261 | 149 | 410 |
| Véhicules de tourisme | Conducteurs | 31 | 195 | 315 | 510 |
| | Passagers | 22 | 129 | 200 | 329 |
| | Ensemble | 53 | 324 | 515 | 839 |
| Camionnettes | Conducteurs | 0 | 19 | 16 | 35 |
| | Passagers | 3 | 13 | 14 | 27 |
| | Ensemble | 3 | 32 | 30 | 62 |
| Camions + tracteurs routiers seuls | Conducteurs | 0 | 8 | 6 | 14 |
| | Passagers | 1 | 4 | 5 | 9 |
| | Ensemble | 1 | 12 | 11 | 23 |
| Tracteurs routiers avec semi-remorques | Conducteurs | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Passagers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Ensemble | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autobus | Conducteurs | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | Passagers | 0 | 1 | 14 | 15 |
| | Ensemble | 0 | 2 | 15 | 17 |
| Autocars | Conducteurs | 0 | 0 | 3 | 3 |
| | Passagers | 1 | 0 | 9 | 9 |
| | Ensemble | 1 | 0 | 12 | 12 |
| Tracteurs agricoles | Conducteurs | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | Passagers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Ensemble | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Voiturettes (voitures sans permis, scooters et motocyclettes à 3 roues) | Conducteurs | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | Passagers | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | Ensemble | 0 | 2 | 1 | 3 |
| Autres (quads, motos cross, motos pocket bike, fauteuils roulants motorisés, ...) | Conducteurs | 0 | 7 | 3 | 10 |
| | Passagers | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | Ensemble | 0 | 8 | 4 | 12 |
| Total | Piétons | 42 | 177 | 214 | 391 |
| | Conducteurs | 105 | 779 | 754 | 1 533 |
| | Passagers | 31 | 233 | 325 | 558 |
| | Ensemble | 178 | 1 189 | 1 293 | 2 482 |

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels, BAAC 2016.

Selon l'âge et le sexe - France métropolitaine

| | Hommes | | | | Femmes | | | |
|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|------------|--------------|---------------|---------------|
| | Tués | Blessés | | | Tués | Blessés | | |
| | | hospitalisés | légers | tous | | hospitalisés | légers | tous |
| 0-4 ans | 19 | 224 | 531 | 755 | 16 | 130 | 314 | 444 |
| 5-9 ans | 23 | 346 | 649 | 995 | 10 | 186 | 389 | 575 |
| 10-14 ans | 27 | 638 | 1 032 | 1 670 | 13 | 308 | 608 | 916 |
| 15-17 ans | 73 | 1 282 | 1 612 | 2 894 | 23 | 442 | 719 | 1 161 |
| 18-19 ans | 131 | 1 086 | 1 661 | 2 747 | 38 | 407 | 835 | 1 242 |
| 20-24 ans | 348 | 2 563 | 4 141 | 6 704 | 80 | 900 | 2 159 | 3 059 |
| 25-29 ans | 257 | 2 048 | 3 622 | 5 670 | 44 | 724 | 1 958 | 2 682 |
| 30-34 ans | 228 | 1 584 | 2 939 | 4 523 | 51 | 517 | 1 501 | 2 018 |
| 35-39 ans | 153 | 1 349 | 2 401 | 3 750 | 40 | 429 | 1 280 | 1 709 |
| 40-44 ans | 180 | 1 383 | 2 385 | 3 768 | 41 | 464 | 1 165 | 1 629 |
| 45-49 ans | 150 | 1 279 | 2 100 | 3 379 | 38 | 513 | 1 139 | 1 652 |
| 50-54 ans | 190 | 1 279 | 1 743 | 3 022 | 39 | 561 | 1 060 | 1 621 |
| 55-59 ans | 169 | 1 028 | 1 461 | 2 489 | 42 | 525 | 871 | 1 396 |
| 60-64 ans | 122 | 762 | 941 | 1 703 | 46 | 439 | 662 | 1 101 |
| 65-69 ans | 131 | 601 | 686 | 1 287 | 53 | 446 | 553 | 999 |
| 70-74 ans | 97 | 407 | 446 | 853 | 39 | 369 | 344 | 713 |
| 75-79 ans | 113 | 381 | 318 | 699 | 51 | 367 | 270 | 637 |
| 80-84 ans | 102 | 318 | 286 | 604 | 100 | 353 | 258 | 611 |
| 85-89 ans | 91 | 201 | 143 | 344 | 49 | 198 | 128 | 326 |
| 90-94 ans | 31 | 70 | 49 | 119 | 22 | 63 | 59 | 122 |
| 95 ans et + | 4 | 8 | 11 | 19 | 3 | 6 | 9 | 15 |
| Âge indéf. | | 1 | 12 | 13 | | 2 | 8 | 10 |
| Total | 2 639 | 18 838 | 29 169 | 48 007 | 838 | 8 349 | 16 289 | 24 638 |

Selon l'âge et le sexe - départements d'outre-mer

| | Hommes | | | | Femmes | | | |
|--------------|------------|--------------|------------|--------------|-----------|--------------|------------|------------|
| | Tués | Blessés | | | Tués | Blessés | | |
| | | hospitalisés | légers | tous | | hospitalisés | légers | tous |
| 0-4 ans | 3 | 17 | 24 | 41 | 2 | 6 | 8 | 14 |
| 5-9 ans | 0 | 27 | 41 | 68 | 2 | 12 | 16 | 28 |
| 10-14 ans | 1 | 44 | 53 | 97 | 0 | 15 | 24 | 39 |
| 15-17 ans | 8 | 72 | 58 | 130 | 5 | 16 | 33 | 49 |
| 18-19 ans | 7 | 52 | 56 | 108 | 2 | 13 | 14 | 27 |
| 20-24 ans | 22 | 180 | 156 | 336 | 5 | 26 | 49 | 75 |
| 25-29 ans | 23 | 131 | 103 | 234 | 0 | 35 | 39 | 74 |
| 30-34 ans | 12 | 89 | 85 | 174 | 3 | 21 | 33 | 54 |
| 35-39 ans | 18 | 58 | 76 | 134 | 2 | 14 | 24 | 38 |
| 40-44 ans | 9 | 65 | 76 | 141 | 0 | 16 | 29 | 45 |
| 45-49 ans | 7 | 48 | 66 | 114 | 2 | 13 | 30 | 43 |
| 50-54 ans | 9 | 45 | 54 | 99 | 1 | 19 | 16 | 35 |
| 55-59 ans | 13 | 36 | 27 | 63 | 1 | 19 | 10 | 29 |
| 60-64 ans | 2 | 23 | 28 | 51 | 0 | 15 | 14 | 29 |
| 65-69 ans | 4 | 14 | 10 | 24 | 2 | 5 | 9 | 14 |
| 70-74 ans | 5 | 11 | 8 | 19 | 0 | 5 | 1 | 6 |
| 75-79 ans | 1 | 6 | 10 | 16 | 0 | 5 | 3 | 8 |
| 80-84 ans | 5 | 4 | 4 | 8 | 0 | 2 | 1 | 3 |
| 85-89 ans | 2 | 3 | 3 | 6 | 0 | 2 | 1 | 3 |
| 90-94 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 95 ans et + | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| Âge indéf. | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 151 | 927 | 939 | 1 866 | 27 | 262 | 354 | 616 |

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels, BAAC 2016.

Victimes tous usagers

| | France métropolitaine | | | | Départements d'outre-mer | | | |
|--------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|
| | Tués | Blessés | | | Tués | Blessés | | |
| | | hospitalisés | légers | tous | | hospitalisés | légers | tous |
| 0-4 ans | 35 | 354 | 845 | 1 199 | 5 | 23 | 32 | 55 |
| 5-9 ans | 33 | 532 | 1 038 | 1 570 | 2 | 39 | 57 | 96 |
| 10-14 ans | 40 | 946 | 1 640 | 2 586 | 1 | 59 | 77 | 136 |
| 15-17 ans | 96 | 1 724 | 2 331 | 4 055 | 13 | 88 | 91 | 179 |
| 18-19 ans | 169 | 1 493 | 2 496 | 3 989 | 9 | 65 | 70 | 135 |
| 20-24 ans | 428 | 3 463 | 6 300 | 9 763 | 27 | 206 | 205 | 411 |
| 25-29 ans | 301 | 2 772 | 5 580 | 8 352 | 23 | 166 | 142 | 308 |
| 30-34 ans | 279 | 2 101 | 4 440 | 6 541 | 15 | 110 | 118 | 228 |
| 35-39 ans | 193 | 1 778 | 3 681 | 5 459 | 20 | 72 | 100 | 172 |
| 40-44 ans | 221 | 1 847 | 3 550 | 5 397 | 9 | 81 | 105 | 186 |
| 45-49 ans | 188 | 1 792 | 3 239 | 5 031 | 9 | 61 | 96 | 157 |
| 50-54 ans | 229 | 1 840 | 2 803 | 4 643 | 10 | 64 | 70 | 134 |
| 55-59 ans | 211 | 1 553 | 2 332 | 3 885 | 14 | 55 | 37 | 92 |
| 60-64 ans | 168 | 1 201 | 1 603 | 2 804 | 2 | 38 | 42 | 80 |
| 65-69 ans | 184 | 1 047 | 1 239 | 2 286 | 6 | 19 | 19 | 38 |
| 70-74 ans | 136 | 776 | 790 | 1 566 | 5 | 16 | 9 | 25 |
| 75-79 ans | 164 | 748 | 588 | 1 336 | 1 | 11 | 13 | 24 |
| 80-84 ans | 202 | 671 | 544 | 1 215 | 5 | 6 | 5 | 11 |
| 85-89 ans | 140 | 399 | 271 | 670 | 2 | 5 | 4 | 9 |
| 90-94 ans | 53 | 133 | 108 | 241 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 95 ans et + | 7 | 14 | 20 | 34 | 0 | 3 | 1 | 4 |
| Âge indéf. | 0 | 3 | 20 | 23 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Total | 3 477 | 27 187 | 45 458 | 72 645 | 178 | 1 189 | 1 293 | 2 482 |

Victimes piétons

| | France métropolitaine | | | | Départements d'outre-mer | | | |
|--------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------|--------------------------|--------------|------------|------------|
| | Tués | Blessés | | | Tués | Blessés | | |
| | | hospitalisés | légers | tous | | hospitalisés | légers | tous |
| 0-4 ans | 8 | 130 | 248 | 378 | 1 | 14 | 16 | 30 |
| 5-9 ans | 7 | 276 | 419 | 695 | 1 | 25 | 38 | 63 |
| 10-14 ans | 13 | 412 | 675 | 1 087 | 0 | 17 | 25 | 42 |
| 15-17 ans | 13 | 234 | 406 | 640 | 2 | 6 | 15 | 21 |
| 18-19 ans | 12 | 114 | 231 | 345 | 0 | 3 | 9 | 12 |
| 20-24 ans | 34 | 219 | 465 | 684 | 3 | 11 | 12 | 23 |
| 25-29 ans | 24 | 179 | 405 | 584 | 3 | 5 | 10 | 15 |
| 30-34 ans | 29 | 162 | 369 | 531 | 1 | 12 | 9 | 21 |
| 35-39 ans | 14 | 164 | 332 | 496 | 4 | 7 | 13 | 20 |
| 40-44 ans | 20 | 164 | 309 | 473 | 1 | 14 | 13 | 27 |
| 45-49 ans | 18 | 170 | 334 | 504 | 2 | 10 | 8 | 18 |
| 50-54 ans | 25 | 216 | 361 | 577 | 3 | 6 | 11 | 17 |
| 55-59 ans | 29 | 248 | 329 | 577 | 6 | 10 | 8 | 18 |
| 60-64 ans | 24 | 245 | 332 | 577 | 2 | 13 | 10 | 23 |
| 65-69 ans | 36 | 260 | 313 | 573 | 4 | 6 | 4 | 10 |
| 70-74 ans | 32 | 236 | 227 | 463 | 3 | 6 | 3 | 9 |
| 75-79 ans | 61 | 269 | 195 | 464 | 1 | 4 | 8 | 12 |
| 80-84 ans | 77 | 290 | 188 | 478 | 3 | 2 | 2 | 4 |
| 85-89 ans | 52 | 212 | 119 | 331 | 2 | 4 | 0 | 4 |
| 90-94 ans | 27 | 79 | 60 | 139 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 95 ans et + | 4 | 9 | 11 | 20 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Âge indéf. | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 559 | 4 289 | 6 328 | 10 617 | 42 | 177 | 214 | 391 |

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels, BAAC 2016.

Victimes cyclistes

| | France métropolitaine | | | | Départements d'outre-mer | | | |
|-----------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|--------------|-----------|------------|
| | Tués | Blessés | | | Tués | Blessés | | |
| | | hospitalisés | légers | tous | | hospitalisés | légers | tous |
| 0-4 ans | 0 | 8 | 5 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5-9 ans | 3 | 32 | 45 | 77 | 0 | 1 | 4 | 5 |
| 10-14 ans | 7 | 100 | 173 | 273 | 1 | 11 | 13 | 24 |
| 15-17 ans | 4 | 85 | 153 | 238 | 3 | 14 | 14 | 28 |
| 18-19 ans | 0 | 34 | 132 | 166 | 0 | 6 | 3 | 9 |
| 20-24 ans | 11 | 84 | 280 | 364 | 1 | 11 | 8 | 19 |
| 25-29 ans | 2 | 91 | 305 | 396 | 0 | 1 | 5 | 6 |
| 30-34 ans | 3 | 69 | 231 | 300 | 1 | 2 | 4 | 6 |
| 35-39 ans | 5 | 72 | 191 | 263 | 0 | 4 | 4 | 8 |
| 40-44 ans | 6 | 81 | 185 | 266 | 2 | 3 | 7 | 10 |
| 45-49 ans | 9 | 105 | 198 | 303 | 0 | 3 | 4 | 7 |
| 50-54 ans | 19 | 115 | 182 | 297 | 2 | 4 | 3 | 7 |
| 55-59 ans | 13 | 117 | 140 | 257 | 2 | 4 | 3 | 7 |
| 60-64 ans | 13 | 143 | 102 | 245 | 0 | 4 | 3 | 7 |
| 65-69 ans | 25 | 124 | 98 | 222 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 70-74 ans | 11 | 77 | 48 | 125 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 75-79 ans | 10 | 51 | 34 | 85 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 80-84 ans | 12 | 42 | 26 | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 85-89 ans | 9 | 21 | 6 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 90-94 ans | 0 | 3 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 95 ans et + | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Âge indéterminé | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 162 | 1 455 | 2 538 | 3 993 | 12 | 69 | 77 | 146 |

Victimes cyclomotoristes

| | France métropolitaine | | | | Départements d'outre-mer | | | |
|-----------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|--------------|------------|------------|
| | Tués | Blessés | | | Tués | Blessés | | |
| | | hospitalisés | légers | tous | | hospitalisés | légers | tous |
| 0-4 ans | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 | 5 |
| 5-9 ans | 0 | 5 | 7 | 12 | 0 | 3 | 2 | 5 |
| 10-14 ans | 4 | 142 | 126 | 268 | 0 | 5 | 9 | 14 |
| 15-17 ans | 22 | 839 | 1 011 | 1 850 | 2 | 43 | 22 | 65 |
| 18-19 ans | 17 | 273 | 547 | 820 | 3 | 31 | 29 | 60 |
| 20-24 ans | 13 | 332 | 803 | 1 135 | 6 | 75 | 53 | 128 |
| 25-29 ans | 5 | 229 | 469 | 698 | 7 | 53 | 29 | 82 |
| 30-34 ans | 9 | 167 | 323 | 490 | 0 | 23 | 28 | 51 |
| 35-39 ans | 7 | 126 | 206 | 332 | 3 | 16 | 23 | 39 |
| 40-44 ans | 8 | 112 | 186 | 298 | 0 | 13 | 20 | 33 |
| 45-49 ans | 11 | 97 | 150 | 247 | 2 | 12 | 16 | 28 |
| 50-54 ans | 9 | 97 | 106 | 203 | 4 | 11 | 8 | 19 |
| 55-59 ans | 6 | 64 | 64 | 128 | 2 | 6 | 6 | 12 |
| 60-64 ans | 3 | 32 | 31 | 63 | 0 | 5 | 7 | 12 |
| 65-69 ans | 3 | 18 | 18 | 36 | 0 | 2 | 2 | 4 |
| 70-74 ans | 1 | 11 | 13 | 24 | 1 | 0 | 4 | 4 |
| 75-79 ans | 2 | 5 | 3 | 8 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 80-84 ans | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 85-89 ans | 0 | 2 | 3 | 5 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 90-94 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 95 ans et + | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Âge indéterminé | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 121 | 2 554 | 4 069 | 6 623 | 31 | 301 | 265 | 566 |

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels, BAAC 2016.

Victimes motocyclistes

| | France métropolitaine | | | | Départements d'outre-mer | | | |
|--------------|-----------------------|--------------|--------------|---------------|--------------------------|--------------|------------|------------|
| | Tués | Blessés | | | Tués | Blessés | | |
| | | hospitalisés | légers | tous | | hospitalisés | légers | tous |
| 0-4 ans | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 5-9 ans | 0 | 6 | 17 | 23 | 0 | 1 | 3 | 4 |
| 10-14 ans | 1 | 39 | 48 | 87 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 15-17 ans | 13 | 192 | 150 | 342 | 0 | 9 | 6 | 15 |
| 18-19 ans | 10 | 183 | 211 | 394 | 1 | 14 | 5 | 19 |
| 20-24 ans | 88 | 822 | 953 | 1 775 | 6 | 44 | 27 | 71 |
| 25-29 ans | 101 | 779 | 1 222 | 2 001 | 6 | 56 | 21 | 77 |
| 30-34 ans | 67 | 573 | 959 | 1 532 | 9 | 38 | 18 | 56 |
| 35-39 ans | 46 | 473 | 825 | 1 298 | 6 | 24 | 19 | 43 |
| 40-44 ans | 57 | 588 | 870 | 1 458 | 3 | 27 | 18 | 45 |
| 45-49 ans | 62 | 571 | 777 | 1 348 | 3 | 18 | 11 | 29 |
| 50-54 ans | 71 | 571 | 645 | 1 216 | 1 | 15 | 13 | 28 |
| 55-59 ans | 45 | 397 | 526 | 923 | 0 | 7 | 3 | 10 |
| 60-64 ans | 26 | 215 | 230 | 445 | 0 | 4 | 2 | 6 |
| 65-69 ans | 14 | 92 | 83 | 175 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 70-74 ans | 6 | 34 | 30 | 64 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 75-79 ans | 3 | 18 | 16 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 80-84 ans | 2 | 8 | 5 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 85-89 ans | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 90-94 ans | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 95 ans et + | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Âge indéf. | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Total | 613 | 5 562 | 7 576 | 13 138 | 35 | 261 | 149 | 410 |

Victimes usagers de véhicules de tourisme

| | France métropolitaine | | | | Départements d'outre-mer | | | |
|--------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------|--------------|------------|------------|
| | Tués | Blessés | | | Tués | Blessés | | |
| | | hospitalisés | légers | tous | | hospitalisés | légers | tous |
| 0-4 ans | 27 | 200 | 558 | 758 | 3 | 6 | 11 | 17 |
| 5-9 ans | 20 | 192 | 524 | 716 | 1 | 8 | 9 | 17 |
| 10-14 ans | 13 | 232 | 538 | 770 | 0 | 19 | 19 | 38 |
| 15-17 ans | 36 | 308 | 514 | 822 | 6 | 15 | 31 | 46 |
| 18-19 ans | 122 | 823 | 1 291 | 2 114 | 5 | 10 | 18 | 28 |
| 20-24 ans | 260 | 1 862 | 3 550 | 5 412 | 9 | 54 | 98 | 152 |
| 25-29 ans | 151 | 1 335 | 2 885 | 4 220 | 7 | 44 | 71 | 115 |
| 30-34 ans | 147 | 980 | 2 287 | 3 267 | 4 | 31 | 56 | 87 |
| 35-39 ans | 107 | 833 | 1 904 | 2 737 | 6 | 19 | 37 | 56 |
| 40-44 ans | 108 | 764 | 1 759 | 2 523 | 3 | 20 | 38 | 58 |
| 45-49 ans | 69 | 742 | 1 555 | 2 297 | 2 | 15 | 49 | 64 |
| 50-54 ans | 75 | 726 | 1 304 | 2 030 | 0 | 23 | 26 | 49 |
| 55-59 ans | 94 | 615 | 1 120 | 1 735 | 3 | 22 | 14 | 36 |
| 60-64 ans | 83 | 492 | 814 | 1 306 | 0 | 11 | 18 | 29 |
| 65-69 ans | 90 | 503 | 676 | 1 179 | 2 | 8 | 11 | 19 |
| 70-74 ans | 77 | 380 | 439 | 819 | 1 | 9 | 1 | 10 |
| 75-79 ans | 80 | 385 | 322 | 707 | 0 | 5 | 2 | 7 |
| 80-84 ans | 102 | 312 | 311 | 623 | 1 | 3 | 3 | 6 |
| 85-89 ans | 71 | 153 | 138 | 291 | 0 | 1 | 3 | 4 |
| 90-94 ans | 25 | 50 | 43 | 93 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 95 ans et + | 3 | 1 | 8 | 9 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Âge indéf. | 0 | 2 | 17 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 1 760 | 11 890 | 22 557 | 34 447 | 53 | 324 | 515 | 839 |

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels, BAAC 2016.

Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, métropole

Conducteurs tous véhicules

| Accidents avec un conducteur | Nombre d'accidents mortels | Tués parmi ces conducteurs | Autres tués dans l'accident par tranche d'âge | | | | | | | | | Total |
|------------------------------|----------------------------|----------------------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|--------------|-------|
| | | | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-34 ans | 35-49 ans | 50-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | total autres | |
| de moins de 18 ans | 68 | 52 | 1 | 4 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 4 | 18 | 70 |
| 18-24 ans | 780 | 425 | 21 | 43 | 110 | 56 | 68 | 69 | 35 | 50 | 452 | 877 |
| 25-34 ans | 942 | 462 | 44 | 16 | 92 | 53 | 96 | 104 | 56 | 97 | 558 | 1 020 |
| 35-49 ans | 1 107 | 481 | 44 | 18 | 121 | 129 | 58 | 137 | 81 | 154 | 742 | 1 223 |
| 50-64 ans | 966 | 473 | 22 | 16 | 82 | 79 | 110 | 56 | 69 | 132 | 566 | 1 039 |
| 65-74 ans | 389 | 214 | 10 | 5 | 23 | 26 | 32 | 41 | 28 | 49 | 214 | 428 |
| 75 ans et + | 390 | 267 | 2 | 3 | 14 | 10 | 15 | 14 | 19 | 82 | 159 | 426 |

Part des conducteurs présumés responsables selon les classes d'âge (tous véhicules)

| Classe d'âge | Accidents mortels | | | Accidents corporels | | |
|-----------------|-----------------------|-------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------------|
| | présumés responsables | total conducteurs | % présumés responsables | présumés responsables | total conducteurs | % présumés responsables |
| 15-19 ans | 186 | 266 | 70% | 3 256 | 6 573 | 50% |
| 20-24 ans | 403 | 618 | 65% | 6 222 | 13 126 | 47% |
| 25-29 ans | 311 | 543 | 57% | 5 180 | 12 394 | 42% |
| 30-34 ans | 261 | 484 | 54% | 4 033 | 10 370 | 39% |
| 35-39 ans | 197 | 399 | 49% | 3 430 | 9 182 | 37% |
| 40-44 ans | 216 | 462 | 47% | 3 360 | 9 049 | 37% |
| 45-49 ans | 185 | 411 | 45% | 3 009 | 8 345 | 36% |
| 50-54 ans | 183 | 433 | 42% | 2 729 | 7 576 | 36% |
| 55-59 ans | 156 | 379 | 41% | 2 179 | 6 013 | 36% |
| 60-64 ans | 141 | 286 | 49% | 1 558 | 4 103 | 38% |
| 65-69 ans | 131 | 254 | 52% | 1 278 | 3 172 | 40% |
| 70-74 ans | 77 | 153 | 50% | 901 | 1 994 | 45% |
| 75-79 ans | 79 | 135 | 59% | 717 | 1 459 | 49% |
| 80-84 ans | 88 | 140 | 63% | 687 | 1 187 | 58% |
| 85-89 ans | 78 | 99 | 79% | 390 | 611 | 64% |
| 90-94 ans | 20 | 26 | 77% | 115 | 172 | 67% |
| 95 ans et + | 1 | 2 | 50% | 14 | 22 | 64% |
| Âge indéterminé | 0 | 0 | - | 2 | 8 | 25% |
| Ensemble | 2 713 | 5 090 | 53% | 39 060 | 95 356 | 41% |

Conducteurs des véhicules de tourisme

| Accidents avec un conducteur de VT | Nombre d'accidents mortels | Tués parmi ces conducteurs | Autres tués dans l'accident par tranche d'âge | | | | | | | | | Total |
|------------------------------------|----------------------------|----------------------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|--------------|-------|
| | | | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-34 ans | 35-49 ans | 50-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | total autres | |
| de moins de 18 ans | 9 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 6 | 9 |
| 18-24 ans | 577 | 272 | 16 | 33 | 112 | 49 | 51 | 50 | 28 | 42 | 381 | 653 |
| 25-34 ans | 566 | 247 | 35 | 11 | 61 | 56 | 58 | 69 | 31 | 60 | 381 | 628 |
| 35-49 ans | 610 | 231 | 32 | 10 | 55 | 76 | 72 | 68 | 41 | 95 | 449 | 680 |
| 50-64 ans | 541 | 220 | 16 | 7 | 47 | 47 | 63 | 62 | 44 | 89 | 375 | 595 |
| 65-74 ans | 284 | 132 | 8 | 4 | 21 | 20 | 24 | 30 | 31 | 46 | 184 | 316 |
| 75 ans et + | 327 | 208 | 2 | 2 | 14 | 10 | 14 | 13 | 19 | 81 | 155 | 363 |

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels, BAAC 2016.

Nombre de piétons et de véhicules impliqués, par milieu et par type d'accident

| | En agglomération | | | Hors agglomération | | | Autoroutes | | | Ensemble réseaux | | |
|---|------------------|-----------------------------|-------------------|--------------------|-----------------------------|-------------------|----------------|-----------------------------|-------------------|------------------|-----------------------------|-------------------|
| | Un véhic. seul | Un véhic. seul et un piéton | Au moins 2 véhic. | Un véhic. seul | Un véhic. seul et un piéton | Au moins 2 véhic. | Un véhic. seul | Un véhic. seul et un piéton | Au moins 2 véhic. | Un véhic. seul | Un véhic. seul et un piéton | Au moins 2 véhic. |
| PIÉTONS | | | | | | | | | | | | |
| Piétons à pied | | 10 016 | 300 | | 703 | 42 | | 65 | 33 | | 10 784 | 375 |
| Piétons en roller ou en trottinette | | 220 | 4 | | 13 | 0 | | 0 | 0 | | 233 | 4 |
| BICYCLETTES | | | | | | | | | | | | |
| Bicyclettes | 244 | 301 | 3 222 | 70 | 6 | 683 | 2 | 0 | 12 | 316 | 307 | 3 917 |
| CYCLOS | | | | | | | | | | | | |
| Cyclos sauf scooters | 434 | 186 | 2 108 | 93 | 5 | 331 | 3 | 0 | 6 | 530 | 191 | 2 445 |
| Scooters ≤ 50 cm ³ | 556 | 253 | 2 318 | 129 | 11 | 348 | 2 | 0 | 14 | 687 | 264 | 2 680 |
| MOTOS LÉGÈRES | | | | | | | | | | | | |
| Motos ≤ 125 cm ³ sauf scooters | 244 | 130 | 1 344 | 113 | 4 | 266 | 40 | 0 | 133 | 397 | 134 | 1 743 |
| Scooters > 50 et ≤ 125 cm ³ | 237 | 163 | 1 366 | 31 | 6 | 104 | 31 | 0 | 58 | 299 | 169 | 1 528 |
| MOTOS LOURDES | | | | | | | | | | | | |
| Motos > 125 cm ³ sauf scooters | 558 | 288 | 3 730 | 846 | 22 | 1 625 | 234 | 0 | 830 | 1 638 | 310 | 6 185 |
| Scooters > 125 cm ³ | 116 | 122 | 914 | 37 | 4 | 89 | 41 | 0 | 151 | 194 | 126 | 1 154 |
| VÉHICULES DE TOURISME | | | | | | | | | | | | |
| Véhicules de tourisme | 2 151 | 7 013 | 28 628 | 3 469 | 512 | 12 821 | 1 183 | 33 | 7 027 | 6 803 | 7 558 | 48 476 |
| VÉHICULES UTILITAIRES | | | | | | | | | | | | |
| Camionnettes ≤ 3,5 t | 110 | 617 | 2 276 | 219 | 58 | 1 312 | 66 | 7 | 786 | 395 | 682 | 4 374 |
| POIDS LOURDS | | | | | | | | | | | | |
| PL 3,5 t < PTAC ≤ 7,5 t | 9 | 39 | 160 | 6 | 3 | 89 | 2 | 0 | 90 | 17 | 42 | 339 |
| PL > 7,5 t | 16 | 69 | 321 | 44 | 12 | 337 | 10 | 3 | 184 | 70 | 84 | 842 |
| PL avec remorques | 3 | 26 | 152 | 33 | 5 | 306 | 29 | 10 | 387 | 65 | 41 | 845 |
| Tracteurs routiers | 1 | 4 | 9 | 0 | 0 | 12 | 0 | 0 | 16 | 1 | 4 | 37 |
| Tracteurs avec semi-remorque | 5 | 16 | 69 | 37 | 5 | 248 | 32 | 2 | 229 | 74 | 23 | 546 |
| TRANSPORT EN COMMUN | | | | | | | | | | | | |
| Autobus | 19 | 230 | 420 | 1 | 5 | 28 | 0 | 1 | 12 | 20 | 236 | 460 |
| Autocars | 4 | 29 | 93 | 5 | 3 | 63 | 3 | 0 | 15 | 12 | 32 | 171 |
| AUTRES | | | | | | | | | | | | |
| Tracteurs agricoles | 2 | 4 | 33 | 17 | 3 | 125 | 0 | 0 | 0 | 19 | 7 | 158 |
| Voiturettes | 31 | 65 | 196 | 23 | 1 | 110 | 1 | 0 | 6 | 55 | 66 | 312 |
| Quads ≤ 50 cm ³ | 6 | 0 | 9 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 13 |
| Quads > 50 cm ³ | 38 | 1 | 21 | 49 | 1 | 22 | 1 | 0 | 0 | 88 | 2 | 43 |
| Engins spéciaux | 3 | 3 | 53 | 6 | 0 | 23 | 1 | 0 | 2 | 10 | 3 | 78 |
| Trains | 0 | 6 | 14 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 25 |
| Tramways | 0 | 71 | 68 | 0 | 1 | 9 | 0 | 0 | 1 | 0 | 72 | 78 |
| Autres ou indéterminés | 15 | 30 | 81 | 6 | 2 | 37 | 0 | 2 | 17 | 21 | 34 | 135 |
| Tous véhicules | 4 802 | 9 666 | 47 605 | 5 235 | 669 | 19 003 | 1 681 | 58 | 9 976 | 11 718 | 10 393 | 76 584 |

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels, BAAC 2016.

Les séries longues du BAAC

Métropole et départements d'outre-mer

Accidents corporels en métropole de 1978-2016 (données brutes)

| Année | Janv. | Févr | Mars | Avr | Mai | Juin | Juil | Août | Sept | Oct | Nov | Déc | Total | Évol. en % |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|------------|
| 1978 | 19 168 | 14 940 | 18 906 | 18 675 | 20 847 | 23 356 | 21 076 | 17 200 | 20 779 | 22 306 | 21 070 | 20 492 | 238 815 | - |
| 1979 | 16 125 | 15 964 | 19 999 | 19 662 | 21 864 | 23 210 | 22 175 | 18 651 | 20 003 | 22 652 | 21 415 | 21 253 | 242 973 | 1.7% |
| 1980 | 17 676 | 16 491 | 18 853 | 18 277 | 21 463 | 23 167 | 21 845 | 19 575 | 21 258 | 23 860 | 20 394 | 19 629 | 242 488 | -0.2% |
| 1981 | 15 881 | 13 743 | 16 714 | 16 775 | 18 542 | 18 886 | 20 479 | 18 188 | 19 911 | 22 436 | 19 793 | 18 347 | 219 695 | -9.4% |
| 1982 | 15 835 | 15 118 | 17 534 | 16 972 | 20 023 | 20 299 | 20 064 | 16 273 | 18 895 | 21 036 | 18 920 | 19 541 | 220 510 | 0.4% |
| 1983 | 16 723 | 13 510 | 16 438 | 16 429 | 18 114 | 19 563 | 19 079 | 16 463 | 18 482 | 19 723 | 17 716 | 17 406 | 209 646 | -4.9% |
| 1984 | 16 410 | 13 821 | 15 412 | 15 314 | 16 536 | 17 850 | 17 160 | 14 941 | 16 823 | 18 952 | 18 416 | 17 820 | 199 455 | -4.9% |
| 1985 | 12 298 | 11 616 | 14 829 | 15 213 | 16 397 | 18 326 | 17 859 | 16 285 | 17 509 | 18 726 | 16 412 | 15 613 | 191 083 | -4.2% |
| 1986 | 14 284 | 10 490 | 13 603 | 13 731 | 16 226 | 16 615 | 16 139 | 15 379 | 16 838 | 18 637 | 15 998 | 16 638 | 184 578 | -3.4% |
| 1987 | 11 248 | 10 942 | 12 510 | 13 197 | 14 340 | 15 498 | 15 133 | 13 983 | 15 382 | 17 167 | 16 110 | 15 489 | 170 999 | -7.4% |
| 1988 | 14 517 | 13 149 | 13 838 | 13 626 | 16 013 | 15 706 | 16 097 | 13 209 | 14 822 | 16 021 | 14 250 | 14 639 | 175 887 | 2.9% |
| 1989 | 13 555 | 12 014 | 13 879 | 13 134 | 14 242 | 15 539 | 14 888 | 13 031 | 14 537 | 16 422 | 14 575 | 14 773 | 170 589 | -3.0% |
| 1990 | 13 271 | 12 112 | 13 326 | 13 441 | 13 979 | 14 601 | 14 391 | 12 462 | 13 898 | 15 184 | 14 123 | 11 779 | 162 567 | -4.7% |
| 1991 | 11 099 | 9 196 | 11 494 | 12 211 | 12 112 | 13 696 | 13 861 | 12 359 | 13 334 | 13 951 | 13 126 | 12 447 | 148 886 | -8.4% |
| 1992 | 10 791 | 10 907 | 11 471 | 11 539 | 12 593 | 12 765 | 12 271 | 11 074 | 12 129 | 13 322 | 12 991 | 11 509 | 143 362 | -3.7% |
| 1993 | 10 863 | 9 019 | 10 236 | 10 867 | 12 259 | 13 033 | 13 052 | 11 146 | 12 075 | 12 147 | 11 106 | 11 697 | 137 500 | -4.1% |
| 1994 | 11 294 | 9 318 | 10 226 | 10 530 | 10 883 | 11 837 | 11 516 | 10 156 | 11 407 | 12 588 | 11 122 | 11 849 | 132 726 | -3.5% |
| 1995 | 10 251 | 9 754 | 10 826 | 10 079 | 11 540 | 11 905 | 11 650 | 10 458 | 11 352 | 12 231 | 11 203 | 11 700 | 132 949 | 0.2% |
| 1996 | 10 101 | 8 821 | 9 331 | 9 651 | 10 077 | 11 795 | 11 269 | 9 952 | 11 154 | 12 092 | 11 141 | 10 022 | 125 406 | -5.7% |
| 1997 | 8 632 | 8 299 | 9 916 | 10 049 | 10 680 | 11 259 | 11 029 | 10 259 | 10 985 | 12 232 | 11 117 | 10 745 | 125 202 | -0.2% |
| 1998 | 9 987 | 8 455 | 9 591 | 10 042 | 10 853 | 11 052 | 10 412 | 9 857 | 10 905 | 11 815 | 11 109 | 10 309 | 124 387 | -0.7% |
| 1999 | 9 387 | 8 080 | 9 869 | 9 707 | 11 013 | 11 857 | 11 158 | 9 764 | 11 362 | 11 604 | 10 229 | 10 494 | 124 524 | 0.1% |
| 2000 | 9 767 | 8 858 | 9 885 | 9 910 | 10 511 | 10 433 | 10 379 | 8 923 | 10 481 | 11 093 | 10 523 | 10 460 | 121 223 | -2.7% |
| 2001 | 9 569 | 8 435 | 10 065 | 9 269 | 9 601 | 10 611 | 10 097 | 8 986 | 10 033 | 11 036 | 9 857 | 9 186 | 116 745 | -3.7% |
| 2002 | 8 600 | 7 804 | 9 065 | 8 831 | 9 219 | 9 571 | 9 141 | 8 067 | 9 077 | 9 507 | 8 771 | 7 817 | 105 470 | -9.7% |
| 2003 | 6 543 | 5 694 | 7 360 | 7 238 | 7 995 | 9 004 | 8 319 | 7 146 | 8 251 | 8 452 | 7 332 | 6 886 | 90 220 | -14.5% |
| 2004 | 6 594 | 5 781 | 6 526 | 6 692 | 7 502 | 8 230 | 7 550 | 6 592 | 7 813 | 8 073 | 7 155 | 6 882 | 85 390 | -5.4% |
| 2005 | 6 922 | 5 387 | 6 382 | 6 410 | 7 604 | 8 273 | 7 472 | 6 285 | 7 694 | 7 851 | 7 406 | 6 839 | 84 525 | -1.0% |
| 2006 | 6 114 | 5 066 | 6 012 | 6 259 | 6 739 | 7 654 | 7 227 | 5 874 | 7 270 | 7 564 | 7 350 | 7 180 | 80 309 | -5.0% |
| 2007 | 6 207 | 5 741 | 6 557 | 6 818 | 6 776 | 7 349 | 7 189 | 6 065 | 7 309 | 7 646 | 7 023 | 6 592 | 81 272 | 1.2% |
| 2008 | 5 958 | 5 655 | 5 863 | 5 724 | 6 346 | 6 610 | 6 773 | 5 340 | 6 724 | 7 329 | 6 153 | 6 012 | 74 487 | -8.3% |
| 2009 | 5 247 | 4 664 | 5 714 | 5 947 | 6 461 | 7 008 | 6 478 | 5 758 | 6 611 | 6 984 | 6 043 | 5 400 | 72 315 | -2.9% |
| 2010 | 4 545 | 4 299 | 5 326 | 5 866 | 5 904 | 6 546 | 6 288 | 5 147 | 6 408 | 6 570 | 5 929 | 4 460 | 67 288 | -7.0% |
| 2011 | 4 912 | 4 357 | 5 333 | 5 744 | 6 098 | 5 722 | 5 415 | 4 748 | 5 976 | 5 995 | 5 253 | 5 471 | 65 024 | -3.4% |
| 2012 | 4 900 | 3 810 | 5 034 | 4 426 | 5 193 | 5 597 | 5 275 | 4 398 | 5 685 | 5 898 | 5 175 | 5 046 | 60 437 | -7.1% |
| 2013 | 4 259 | 3 755 | 3 887 | 4 420 | 4 503 | 5 376 | 5 509 | 4 341 | 5 493 | 5 381 | 4 989 | 4 899 | 56 812 | -6.0% |
| 2014 | 4 649 | 4 091 | 4 609 | 4 825 | 4 958 | 5 435 | 4 769 | 4 100 | 5 324 | 5 627 | 5 055 | 4 749 | 58 191 | 2.4% |
| 2015 | 4 277 | 3 709 | 4 273 | 4 637 | 4 741 | 5 528 | 5 041 | 4 279 | 5 200 | 5 085 | 4 998 | 4 835 | 56 603 | -2.7% |
| 2016 | 4 655 | 3 958 | 4 414 | 4 293 | 4 967 | 5 182 | 5 080 | 4 166 | 5 255 | 5 451 | 5 201 | 4 900 | 57 522 | 1.6% |

Personnes tuées en métropole de 1978-2016 (données brutes)

| Année | Janv. | Févr | Mars | Avr | Mai | Juin | Juil | Août | Sept | Oct | Nov | Déc | Total | Évol. en % | |
|-------|-------|------|------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|------------|--|
| 1978 | 1 013 | 717 | 917 | 865 | 925 | 1 134 | 1 175 | 966 | 1 002 | 1 144 | 1 037 | 1 061 | 11 956 | - | Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident |
| 1979 | 784 | 805 | 905 | 964 | 1 024 | 1 079 | 1 290 | 1 124 | 930 | 1 107 | 1 117 | 1 068 | 12 197 | 2.0% | |
| 1980 | 891 | 774 | 884 | 900 | 1 036 | 1 109 | 1 183 | 1 326 | 1 103 | 1 180 | 1 090 | 1 038 | 12 514 | 2.6% | |
| 1981 | 862 | 703 | 849 | 823 | 968 | 971 | 1 205 | 1 250 | 1 020 | 1 227 | 1 030 | 1 045 | 11 953 | -4.5% | |
| 1982 | 836 | 751 | 849 | 892 | 1 048 | 1 040 | 1 373 | 1 003 | 979 | 1 120 | 996 | 1 143 | 12 030 | 0.6% | |
| 1983 | 890 | 665 | 778 | 853 | 895 | 1 009 | 1 302 | 1 052 | 1 095 | 1 092 | 1 008 | 1 036 | 11 675 | -3.0% | |
| 1984 | 924 | 742 | 820 | 806 | 881 | 1 008 | 1 154 | 971 | 1 016 | 1 059 | 1 061 | 1 083 | 11 525 | -1.3% | |
| 1985 | 600 | 611 | 721 | 706 | 871 | 991 | 1 092 | 1 102 | 953 | 993 | 905 | 902 | 10 447 | -9.4% | |
| 1986 | 826 | 576 | 737 | 743 | 870 | 985 | 1 056 | 1 140 | 938 | 1 116 | 960 | 1 012 | 10 959 | 4.9% | |
| 1987 | 654 | 588 | 728 | 713 | 761 | 847 | 949 | 938 | 902 | 885 | 944 | 946 | 9 855 | -10.1% | |
| 1988 | 854 | 747 | 769 | 808 | 911 | 910 | 1 088 | 908 | 857 | 944 | 843 | 909 | 10 548 | 7.0% | |
| 1989 | 807 | 681 | 787 | 772 | 800 | 859 | 1 044 | 914 | 940 | 966 | 982 | 976 | 10 528 | -0.2% | |
| 1990 | 881 | 729 | 762 | 824 | 789 | 912 | 997 | 942 | 881 | 944 | 889 | 739 | 10 289 | -2.3% | |
| 1991 | 737 | 572 | 683 | 678 | 762 | 835 | 966 | 1 006 | 895 | 828 | 839 | 816 | 9 617 | -6.5% | |
| 1992 | 732 | 650 | 671 | 729 | 762 | 776 | 876 | 790 | 765 | 788 | 791 | 753 | 9 083 | -5.6% | |
| 1993 | 725 | 546 | 668 | 656 | 768 | 816 | 980 | 881 | 783 | 755 | 707 | 767 | 9 052 | -0.3% | |
| 1994 | 682 | 573 | 555 | 622 | 710 | 707 | 811 | 768 | 740 | 784 | 753 | 828 | 8 533 | -5.7% | |
| 1995 | 686 | 571 | 652 | 657 | 662 | 745 | 843 | 749 | 663 | 752 | 702 | 730 | 8 412 | -1.4% | |
| 1996 | 626 | 535 | 615 | 562 | 623 | 732 | 742 | 760 | 702 | 738 | 755 | 690 | 8 080 | -3.9% | |
| 1997 | 482 | 483 | 634 | 610 | 680 | 703 | 725 | 785 | 713 | 765 | 735 | 674 | 7 989 | -1.1% | |
| 1998 | 659 | 555 | 611 | 641 | 688 | 684 | 843 | 765 | 698 | 795 | 749 | 749 | 8 437 | 5.6% | |
| 1999 | 668 | 523 | 556 | 601 | 666 | 668 | 762 | 750 | 725 | 691 | 665 | 754 | 8 029 | -4.8% | |
| 2000 | 593 | 590 | 563 | 663 | 595 | 645 | 717 | 616 | 637 | 699 | 604 | 721 | 7 643 | -4.8% | |
| 2001 | 596 | 518 | 596 | 580 | 553 | 704 | 753 | 644 | 677 | 698 | 645 | 756 | 7 720 | 1.0% | |
| 2002 | 592 | 568 | 603 | 576 | 612 | 631 | 661 | 634 | 601 | 666 | 572 | 526 | 7 242 | -6.2% | |
| 2003 | 393 | 363 | 449 | 413 | 519 | 551 | 570 | 560 | 517 | 510 | 419 | 467 | 5 731 | -20.9% | |
| 2004 | 404 | 331 | 349 | 368 | 468 | 441 | 529 | 504 | 493 | 505 | 401 | 439 | 5 232 | -8.7% | |
| 2005 | 405 | 345 | 396 | 370 | 450 | 480 | 608 | 478 | 441 | 472 | 413 | 460 | 5 318 | - | Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident |
| 2006 | 346 | 266 | 314 | 369 | 382 | 392 | 471 | 420 | 425 | 439 | 405 | 480 | 4 709 | -11.5% | |
| 2007 | 395 | 286 | 318 | 411 | 346 | 385 | 478 | 399 | 428 | 368 | 396 | 410 | 4 620 | -1.9% | |
| 2008 | 327 | 292 | 362 | 312 | 399 | 306 | 416 | 392 | 334 | 440 | 333 | 362 | 4 275 | -7.5% | |
| 2009 | 288 | 299 | 294 | 327 | 386 | 403 | 396 | 412 | 384 | 429 | 349 | 306 | 4 273 | 0.0% | |
| 2010 | 273 | 254 | 300 | 296 | 336 | 329 | 453 | 383 | 357 | 377 | 339 | 295 | 3 992 | -6.6% | |
| 2011 | 324 | 269 | 301 | 360 | 322 | 336 | 354 | 370 | 347 | 351 | 296 | 333 | 3 963 | -0.7% | |
| 2012 | 297 | 204 | 276 | 277 | 321 | 322 | 366 | 339 | 341 | 299 | 292 | 319 | 3 653 | -7.8% | |
| 2013 | 243 | 221 | 200 | 236 | 224 | 293 | 344 | 322 | 312 | 308 | 252 | 313 | 3 268 | -10.5% | |
| 2014 | 235 | 225 | 261 | 254 | 260 | 311 | 302 | 306 | 317 | 347 | 280 | 286 | 3 384 | 3.5% | |
| 2015 | 262 | 235 | 219 | 258 | 267 | 299 | 353 | 332 | 257 | 378 | 296 | 305 | 3 461 | 2.3% | |
| 2016 | 236 | 263 | 255 | 243 | 294 | 285 | 356 | 301 | 334 | 315 | 258 | 337 | 3 477 | 0.5% | |

Blessés hospitalisés plus de 6 jours (1978-2004) et blessés hospitalisés plus de 24h (2005-2016) en métropole (données brutes)

| Année | Janv. | Févr. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juil. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | Total | Évol. en % | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|------------|---|
| 1978 | 6 828 | 5 200 | 6 533 | 6 818 | 7 382 | 8 357 | 8 334 | 7 176 | 7 580 | 7 980 | 7 479 | 7 262 | 86 929 | - | Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 6 jours |
| 1979 | 5 906 | 5 598 | 6 981 | 7 579 | 8 021 | 8 823 | 8 948 | 7 976 | 7 288 | 7 743 | 7 560 | 7 584 | 90 007 | 3.5% | |
| 1980 | 6 229 | 5 680 | 6 397 | 6 522 | 7 660 | 8 442 | 8 540 | 9 263 | 7 709 | 8 405 | 7 228 | 6 541 | 88 616 | -1.5% | |
| 1981 | 5 900 | 5 159 | 5 890 | 6 292 | 7 120 | 7 268 | 8 366 | 8 055 | 7 412 | 8 358 | 7 145 | 6 863 | 83 828 | -5.4% | |
| 1982 | 5 675 | 5 172 | 5 978 | 6 087 | 7 248 | 7 192 | 7 787 | 6 841 | 6 932 | 7 480 | 6 666 | 6 953 | 80 011 | -4.6% | |
| 1983 | 5 863 | 4 628 | 5 560 | 6 013 | 6 449 | 6 989 | 7 530 | 6 951 | 6 643 | 6 884 | 6 101 | 6 208 | 75 819 | -5.2% | |
| 1984 | 5 625 | 4 633 | 5 259 | 5 319 | 5 722 | 6 304 | 6 585 | 6 214 | 6 058 | 6 514 | 6 462 | 6 368 | 71 063 | -6.3% | |
| 1985 | 4 090 | 4 101 | 5 072 | 5 069 | 5 625 | 6 360 | 6 808 | 6 587 | 6 074 | 6 327 | 5 408 | 5 390 | 66 911 | -5.8% | |
| 1986 | 4 645 | 3 445 | 4 547 | 4 489 | 5 517 | 5 692 | 6 105 | 6 194 | 5 667 | 6 146 | 5 550 | 5 497 | 63 494 | -5.1% | |
| 1987 | 3 701 | 3 493 | 3 993 | 4 208 | 4 802 | 5 166 | 5 592 | 5 412 | 5 273 | 5 770 | 5 381 | 5 111 | 57 902 | -8.8% | |
| 1988 | 4 664 | 4 172 | 4 252 | 4 546 | 5 479 | 5 048 | 5 840 | 4 924 | 4 827 | 5 138 | 4 585 | 4 697 | 58 172 | 0.5% | |
| 1989 | 4 141 | 3 609 | 4 379 | 4 189 | 4 619 | 5 055 | 5 267 | 4 664 | 4 621 | 5 203 | 4 547 | 4 792 | 55 086 | -5.3% | |
| 1990 | 4 106 | 3 795 | 4 023 | 4 366 | 4 422 | 4 840 | 5 025 | 4 646 | 4 587 | 4 695 | 4 444 | 3 629 | 52 578 | -4.6% | |
| 1991 | 3 354 | 2 749 | 3 469 | 3 813 | 3 700 | 4 377 | 4 794 | 4 504 | 4 355 | 4 228 | 3 981 | 3 795 | 47 119 | -10.4% | |
| 1992 | 3 372 | 3 268 | 3 434 | 3 603 | 3 985 | 4 005 | 4 177 | 4 139 | 3 733 | 3 975 | 3 816 | 3 458 | 44 965 | -4.6% | |
| 1993 | 3 390 | 2 684 | 3 080 | 3 370 | 3 852 | 4 005 | 4 535 | 4 216 | 3 883 | 3 685 | 3 337 | 3 498 | 43 535 | -3.2% | |
| 1994 | 3 333 | 2 727 | 2 889 | 3 217 | 3 206 | 3 528 | 3 994 | 3 703 | 3 585 | 3 560 | 3 323 | 3 456 | 40 521 | -6.9% | |
| 1995 | 2 910 | 2 782 | 3 111 | 3 056 | 3 497 | 3 526 | 3 885 | 3 554 | 3 232 | 3 389 | 3 050 | 3 265 | 39 257 | -3.1% | |
| 1996 | 2 821 | 2 462 | 2 582 | 2 796 | 2 962 | 3 418 | 3 472 | 3 445 | 3 242 | 3 257 | 2 985 | 2 762 | 36 204 | -7.8% | |
| 1997 | 2 339 | 2 203 | 2 744 | 2 756 | 3 126 | 3 347 | 3 428 | 3 517 | 3 053 | 3 254 | 3 037 | 2 912 | 35 716 | -1.3% | |
| 1998 | 2 581 | 2 261 | 2 433 | 2 643 | 3 103 | 3 068 | 3 122 | 3 263 | 2 949 | 3 062 | 2 755 | 2 737 | 33 977 | -4.9% | |
| 1999 | 2 313 | 1 941 | 2 331 | 2 456 | 2 934 | 3 025 | 3 253 | 3 021 | 2 916 | 2 783 | 2 498 | 2 380 | 31 851 | -6.3% | |
| 2000 | 2 207 | 2 035 | 2 196 | 2 261 | 2 357 | 2 386 | 2 575 | 2 368 | 2 222 | 2 358 | 2 233 | 2 209 | 27 407 | -14.0% | |
| 2001 | 2 034 | 1 767 | 2 059 | 2 014 | 2 107 | 2 463 | 2 495 | 2 477 | 2 292 | 2 257 | 2 156 | 2 071 | 26 192 | -4.4% | |
| 2002 | 1 890 | 1 737 | 2 064 | 2 023 | 2 157 | 2 277 | 2 329 | 2 107 | 2 087 | 1 927 | 1 888 | 1 605 | 24 091 | -8.0% | |
| 2003 | 1 361 | 1 192 | 1 511 | 1 482 | 1 636 | 2 068 | 1 870 | 1 882 | 1 760 | 1 597 | 1 452 | 1 396 | 19 207 | -20.3% | |
| 2004 | 1 299 | 1 124 | 1 193 | 1 341 | 1 558 | 1 739 | 1 721 | 1 556 | 1 537 | 1 563 | 1 439 | 1 365 | 17 435 | -9.2% | |
| 2005 | 2 885 | 2 150 | 2 475 | 2 577 | 3 065 | 3 683 | 4 021 | 3 756 | 3 897 | 4 067 | 3 616 | 3 619 | 39 811 | - | Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures |
| 2006 | 3 093 | 2 524 | 2 920 | 3 261 | 3 387 | 4 003 | 4 009 | 3 333 | 3 738 | 3 584 | 3 381 | 3 429 | 40 662 | 2.1% | |
| 2007 | 2 857 | 2 628 | 3 037 | 3 305 | 3 265 | 3 576 | 3 796 | 3 326 | 3 414 | 3 359 | 3 015 | 3 037 | 38 615 | -5.0% | |
| 2008 | 2 749 | 2 536 | 2 685 | 2 696 | 3 095 | 3 172 | 3 508 | 3 025 | 2 948 | 3 248 | 2 673 | 2 630 | 34 965 | -9.5% | |
| 2009 | 2 348 | 2 110 | 2 580 | 2 735 | 3 162 | 3 238 | 3 338 | 3 127 | 2 921 | 2 911 | 2 549 | 2 304 | 33 323 | -4.7% | |
| 2010 | 1 902 | 1 777 | 2 267 | 2 766 | 2 784 | 3 021 | 3 146 | 2 715 | 2 860 | 2 723 | 2 501 | 1 931 | 30 393 | -8.8% | |
| 2011 | 2 142 | 1 978 | 2 232 | 2 614 | 2 726 | 2 614 | 2 659 | 2 540 | 2 715 | 2 745 | 2 319 | 2 395 | 29 679 | -2.3% | |
| 2012 | 2 036 | 1 570 | 2 178 | 1 913 | 2 412 | 2 565 | 2 538 | 2 383 | 2 703 | 2 552 | 2 248 | 2 044 | 27 142 | -8.5% | |
| 2013 | 1 757 | 1 561 | 1 657 | 1 999 | 2 008 | 2 466 | 2 852 | 2 459 | 2 456 | 2 447 | 2 092 | 2 212 | 25 966 | -4.3% | |
| 2014 | 1 994 | 1 730 | 2 069 | 2 104 | 2 352 | 2 600 | 2 345 | 2 257 | 2 398 | 2 488 | 2 185 | 2 113 | 26 635 | 2.6% | |
| 2015 | 1 819 | 1 615 | 1 844 | 2 173 | 2 273 | 2 621 | 2 622 | 2 384 | 2 478 | 2 356 | 2 179 | 2 231 | 26 595 | -0.2% | |
| 2016 | 2 100 | 1 733 | 1 913 | 1 928 | 2 374 | 2 529 | 2 756 | 2 315 | 2 498 | 2 446 | 2 223 | 2 372 | 27 187 | 2.2% | |

Total des personnes blessées en métropole de 1978-2016 (données brutes)

| Année | Janv. | Févr | Mars | Avr | Mai | Juin | Juil | Août | Sept | Oct | Nov | Déc | Total | Évol. en % |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|------------|
| 1978 | 25 960 | 20 413 | 25 478 | 26 042 | 28 772 | 32 000 | 30 172 | 25 017 | 28 040 | 29 745 | 28 046 | 28 062 | 327 747 | - |
| 1979 | 22 328 | 21 861 | 27 191 | 27 954 | 30 250 | 32 410 | 31 727 | 27 535 | 27 304 | 29 903 | 28 256 | 29 180 | 335 899 | 2.5% |
| 1980 | 23 508 | 22 021 | 25 356 | 25 066 | 29 672 | 32 045 | 31 068 | 31 754 | 28 928 | 31 827 | 27 929 | 26 698 | 335 872 | 0.0% |
| 1981 | 21 684 | 18 886 | 22 750 | 23 877 | 26 953 | 27 077 | 30 030 | 27 680 | 28 048 | 31 415 | 27 658 | 26 650 | 312 708 | -6.9% |
| 1982 | 21 992 | 21 054 | 23 944 | 23 928 | 28 597 | 28 460 | 29 269 | 24 478 | 26 276 | 29 464 | 26 024 | 27 128 | 310 614 | -0.7% |
| 1983 | 22 979 | 18 583 | 22 153 | 23 372 | 25 725 | 27 388 | 27 749 | 24 726 | 25 967 | 27 116 | 24 342 | 24 170 | 294 270 | -5.3% |
| 1984 | 22 642 | 19 087 | 21 584 | 21 686 | 23 624 | 25 218 | 25 196 | 22 623 | 24 170 | 25 995 | 25 302 | 25 365 | 282 492 | -4.0% |
| 1985 | 17 378 | 15 925 | 20 889 | 21 388 | 23 308 | 26 209 | 26 079 | 24 761 | 24 408 | 25 482 | 23 053 | 21 850 | 270 730 | -4.2% |
| 1986 | 19 444 | 14 537 | 19 115 | 19 262 | 22 700 | 23 303 | 23 407 | 23 017 | 23 240 | 25 634 | 22 288 | 23 004 | 258 951 | -4.4% |
| 1987 | 15 570 | 15 175 | 16 915 | 18 119 | 19 965 | 21 410 | 21 742 | 20 646 | 20 879 | 23 262 | 22 370 | 21 592 | 237 645 | -8.2% |
| 1988 | 19 943 | 17 759 | 18 777 | 19 091 | 22 721 | 21 704 | 23 414 | 19 334 | 20 228 | 21 867 | 19 210 | 19 994 | 244 042 | 2.7% |
| 1989 | 18 476 | 16 627 | 18 761 | 18 348 | 19 544 | 21 244 | 21 521 | 19 156 | 19 624 | 22 381 | 19 820 | 20 496 | 235 998 | -3.3% |
| 1990 | 18 235 | 16 617 | 17 872 | 18 983 | 19 027 | 20 348 | 20 569 | 18 301 | 19 339 | 20 668 | 19 460 | 16 441 | 225 860 | -4.3% |
| 1991 | 14 922 | 12 641 | 15 666 | 16 849 | 16 688 | 18 990 | 19 761 | 17 841 | 18 542 | 18 886 | 18 080 | 17 102 | 205 968 | -8.8% |
| 1992 | 14 886 | 14 939 | 15 769 | 15 676 | 17 579 | 17 727 | 17 278 | 16 421 | 16 427 | 18 169 | 17 577 | 15 656 | 198 104 | -3.8% |
| 1993 | 14 651 | 12 293 | 13 574 | 15 054 | 17 102 | 17 711 | 18 473 | 16 243 | 16 398 | 16 578 | 14 912 | 16 031 | 189 020 | -4.6% |
| 1994 | 15 356 | 12 552 | 13 428 | 14 627 | 14 903 | 15 694 | 16 172 | 14 786 | 15 539 | 16 920 | 14 819 | 16 036 | 180 832 | -4.3% |
| 1995 | 13 653 | 13 271 | 14 518 | 13 972 | 15 858 | 15 961 | 16 475 | 15 058 | 15 326 | 16 217 | 14 777 | 16 317 | 181 403 | 0.3% |
| 1996 | 13 449 | 11 791 | 12 595 | 13 108 | 13 752 | 15 952 | 15 553 | 14 389 | 14 845 | 16 099 | 14 950 | 13 634 | 170 117 | -6.2% |
| 1997 | 11 557 | 11 024 | 13 317 | 13 437 | 14 461 | 15 495 | 15 241 | 14 950 | 14 380 | 16 157 | 14 996 | 14 563 | 169 578 | -0.3% |
| 1998 | 13 207 | 11 436 | 12 633 | 13 926 | 14 650 | 14 912 | 14 358 | 14 000 | 14 784 | 15 864 | 14 881 | 13 884 | 168 535 | -0.6% |
| 1999 | 12 507 | 10 875 | 12 936 | 13 120 | 14 903 | 15 891 | 15 423 | 14 021 | 14 967 | 15 277 | 13 612 | 14 040 | 167 572 | -0.6% |
| 2000 | 13 157 | 11 729 | 13 126 | 13 631 | 13 905 | 13 732 | 14 362 | 12 434 | 13 647 | 14 530 | 13 910 | 13 954 | 162 117 | -3.3% |
| 2001 | 12 549 | 11 243 | 13 341 | 12 539 | 12 398 | 13 910 | 13 639 | 12 426 | 13 235 | 13 989 | 12 659 | 12 017 | 153 945 | -5.0% |
| 2002 | 11 088 | 10 109 | 11 821 | 11 488 | 12 112 | 12 547 | 12 333 | 11 135 | 11 651 | 12 070 | 11 366 | 10 119 | 137 839 | -10.5% |
| 2003 | 8 381 | 7 209 | 9 256 | 9 223 | 10 366 | 11 693 | 10 983 | 9 743 | 10 393 | 10 777 | 9 188 | 8 717 | 115 929 | -15.9% |
| 2004 | 8 350 | 7 330 | 8 112 | 8 654 | 9 543 | 10 518 | 9 756 | 8 874 | 9 712 | 10 242 | 8 982 | 8 654 | 108 727 | -6.2% |
| 2005 | 8 927 | 6 971 | 8 108 | 8 101 | 9 609 | 10 422 | 9 830 | 8 468 | 9 704 | 9 878 | 9 235 | 8 823 | 108 076 | -0.6% |
| 2006 | 7 724 | 6 445 | 7 562 | 7 969 | 8 537 | 9 718 | 9 463 | 7 782 | 9 284 | 9 453 | 9 146 | 9 042 | 102 125 | -5.5% |
| 2007 | 7 745 | 7 316 | 8 249 | 8 715 | 8 682 | 9 335 | 9 448 | 8 174 | 9 124 | 9 430 | 8 672 | 8 311 | 103 201 | 1.1% |
| 2008 | 7 414 | 7 093 | 7 387 | 7 146 | 8 025 | 8 322 | 8 784 | 7 165 | 8 287 | 9 064 | 7 661 | 7 450 | 93 798 | -9.1% |
| 2009 | 6 610 | 5 848 | 7 208 | 7 438 | 8 236 | 8 769 | 8 390 | 7 593 | 8 031 | 8 567 | 7 500 | 6 744 | 90 934 | -3.1% |
| 2010 | 5 715 | 5 430 | 6 573 | 7 338 | 7 554 | 8 142 | 8 034 | 6 663 | 7 978 | 8 072 | 7 325 | 5 637 | 84 461 | -7.1% |
| 2011 | 6 025 | 5 478 | 6 553 | 7 256 | 7 519 | 7 165 | 7 036 | 6 101 | 7 346 | 7 474 | 6 440 | 6 858 | 81 251 | -3.8% |
| 2012 | 6 095 | 4 705 | 6 244 | 5 602 | 6 593 | 6 981 | 6 792 | 5 759 | 7 134 | 7 355 | 6 419 | 6 172 | 75 851 | -6.6% |
| 2013 | 5 178 | 4 593 | 4 878 | 5 481 | 5 678 | 6 576 | 7 017 | 5 735 | 6 759 | 6 602 | 6 053 | 6 057 | 70 607 | -6.9% |
| 2014 | 5 720 | 5 091 | 5 697 | 5 953 | 6 316 | 6 850 | 6 146 | 5 433 | 6 608 | 6 933 | 6 312 | 5 989 | 73 048 | 3.5% |
| 2015 | 5 260 | 4 685 | 5 296 | 5 771 | 5 968 | 6 857 | 6 545 | 5 570 | 6 534 | 6 285 | 6 022 | 6 009 | 70 802 | -3.1% |
| 2016 | 5 915 | 4 839 | 5 459 | 5 354 | 6 273 | 6 627 | 6 622 | 5 463 | 6 530 | 6 855 | 6 527 | 6 181 | 72 645 | 2.6% |

Accidentalité en France métropolitaine - années 2000 à 2016

| Année | Accidents corporels | | dont accidents mortels | Personnes tuées à 30 jours | | Blessés Hospitalisés plus de 24h | Blessés légers | Total blessés | |
|-------|---------------------|----------------|------------------------|----------------------------|----------------|----------------------------------|----------------|---------------|----------------|
| | Nombre | Évolution en % | | Nombre | Évolution en % | | | Nombre | Évolution en % |
| 2000* | 121 223 | -2.7% | - | 8 170 | - | - | - | 161 590 | - |
| 2001* | 116 745 | -3.7% | - | 8 253 | 1.0% | - | - | 153 412 | -5.1% |
| 2002* | 105 470 | -9.7% | - | 7 742 | -6.2% | - | - | 137 339 | -10.5% |
| 2003* | 90 220 | -14.5% | - | 6 126 | -20.9% | - | - | 115 534 | -15.9% |
| 2004* | 85 390 | -5.4% | - | 5 593 | -8.7% | - | - | 108 366 | -6.2% |
| 2005 | 84 525 | -1.0% | 4 857 | 5 318 | -4.9% | 39 811 | 68 265 | 108 076 | -0.3% |
| 2006 | 80 309 | -5.0% | 4 326 | 4 709 | -11.5% | 40 662 | 61 463 | 102 125 | -5.5% |
| 2007 | 81 272 | 1.2% | 4 265 | 4 620 | -1.9% | 38 615 | 64 586 | 103 201 | 1.1% |
| 2008 | 74 487 | -8.3% | 3 933 | 4 275 | -7.5% | 34 965 | 58 833 | 93 798 | -9.1% |
| 2009 | 72 315 | -2.9% | 3 956 | 4 273 | 0.0% | 33 323 | 57 611 | 90 934 | -3.1% |
| 2010 | 67 288 | -7.0% | 3 706 | 3 992 | -6.6% | 30 393 | 54 068 | 84 461 | -7.1% |
| 2011 | 65 024 | -3.4% | 3 647 | 3 963 | -0.7% | 29 679 | 51 572 | 81 251 | -3.8% |
| 2012 | 60 437 | -7.1% | 3 386 | 3 653 | -7.8% | 27 142 | 48 709 | 75 851 | -6.6% |
| 2013 | 56 812 | -6.0% | 3 020 | 3 268 | -10.5% | 25 966 | 44 641 | 70 607 | -6.9% |
| 2014 | 58 191 | 2.4% | 3 146 | 3 384 | 3.5% | 26 635 | 46 413 | 73 048 | 3.5% |
| 2015 | 56 603 | -2.7% | 3 160 | 3 461 | 2.3% | 26 595 | 44 207 | 70 802 | -3.1% |
| 2016 | 57 522 | 1.6% | 3 228 | 3 477 | 0.5% | 27 187 | 45 458 | 72 645 | 2.6% |

* estimation du nombre de personnes tuées à 30 jours à partir du nombre des personnes tuées à 6 jours, par application du coefficient majorateur de 1,069 pour les années 2000 à 2004, et déduction correspondante du nombre de blessés

Accidentalité par classe d'âge, métropole

Personnes tuées 1978 - 2016 (données brutes)

| Année | Age ind | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total | |
|---------------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|--------|--|
| 1978* | 135 | 843 | 714 | 2 858 | 2 930 | 2 473 | 1 211 | 792 | 11 956 | Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident |
| 1979* | 96 | 866 | 713 | 3 084 | 3 162 | 2 381 | 1 117 | 778 | 12 197 | |
| 1980* | 109 | 851 | 784 | 3 154 | 3 222 | 2 446 | 1 115 | 833 | 12 514 | |
| 1981* | 84 | 781 | 614 | 3 014 | 3 260 | 2 384 | 1 002 | 814 | 11 953 | |
| 1982* | 63 | 766 | 604 | 3 008 | 3 336 | 2 437 | 908 | 908 | 12 030 | |
| 1983* | 60 | 715 | 516 | 2 932 | 3 373 | 2 403 | 857 | 819 | 11 675 | |
| 1984* | 61 | 688 | 489 | 2 852 | 3 459 | 2 355 | 764 | 857 | 11 525 | |
| 1985* | 45 | 633 | 469 | 2 494 | 3 211 | 2 055 | 717 | 823 | 10 447 | |
| 1986* | 34 | 636 | 461 | 2 723 | 3 375 | 2 104 | 791 | 835 | 10 959 | |
| 1987* | 41 | 566 | 426 | 2 337 | 3 085 | 1 888 | 719 | 793 | 9 855 | |
| 1988* | 33 | 550 | 433 | 2 551 | 3 302 | 1 886 | 817 | 976 | 10 548 | |
| 1989* | 30 | 532 | 449 | 2 536 | 3 460 | 1 897 | 704 | 920 | 10 528 | |
| 1990 | 26 | 501 | 433 | 2 520 | 3 466 | 1 840 | 694 | 809 | 10 289 | |
| 1991 | 24 | 483 | 349 | 2 377 | 3 337 | 1 620 | 658 | 769 | 9 617 | |
| 1992 | 20 | 418 | 300 | 2 315 | 3 030 | 1 626 | 721 | 653 | 9 083 | |
| 1993 | 10 | 421 | 361 | 2 173 | 3 001 | 1 636 | 714 | 736 | 9 052 | |
| 1994 | 11 | 431 | 315 | 1 971 | 2 743 | 1 564 | 804 | 694 | 8 533 | |
| 1995 | 8 | 414 | 371 | 1 857 | 2 794 | 1 562 | 743 | 663 | 8 412 | |
| 1996 | 9 | 392 | 360 | 1 666 | 2 685 | 1 502 | 751 | 715 | 8 080 | |
| 1997 | 11 | 381 | 388 | 1 673 | 2 668 | 1 461 | 703 | 704 | 7 989 | |
| 1998 | 8 | 366 | 324 | 1 825 | 2 902 | 1 512 | 722 | 778 | 8 437 | |
| 1999 | 52 | 333 | 377 | 1 746 | 2 667 | 1 490 | 636 | 728 | 8 029 | |
| 2000 | 133 | 343 | 331 | 1 633 | 2 522 | 1 411 | 590 | 680 | 7 643 | |
| 2001 | 82 | 284 | 351 | 1 726 | 2 579 | 1 410 | 603 | 685 | 7 720 | |
| 2002 | 85 | 246 | 293 | 1 562 | 2 435 | 1 356 | 601 | 664 | 7 242 | |
| 2003 | 82 | 210 | 258 | 1 218 | 1 858 | 1 065 | 460 | 580 | 5 731 | |
| 2004 | 13 | 179 | 216 | 1 227 | 1 718 | 981 | 369 | 529 | 5 232 | |
| 2005 | 20 | 143 | 260 | 1 222 | 1 645 | 1 034 | 384 | 610 | 5 318 | |
| 2006 | 65 | 131 | 225 | 1 037 | 1 404 | 946 | 343 | 558 | 4 709 | |
| 2007 | 8 | 164 | 200 | 981 | 1 491 | 892 | 356 | 528 | 4 620 | |
| 2008 | | 125 | 172 | 958 | 1 342 | 867 | 282 | 529 | 4 275 | |
| 2009 | | 122 | 189 | 901 | 1 366 | 899 | 288 | 508 | 4 273 | |
| 2010 | 1 | 130 | 161 | 831 | 1 249 | 856 | 264 | 500 | 3 992 | |
| 2011 | 1 | 128 | 144 | 813 | 1 272 | 847 | 280 | 478 | 3 963 | |
| 2012 | | 115 | 131 | 753 | 1 082 | 827 | 264 | 481 | 3 653 | |
| 2013 | | 97 | 102 | 636 | 1 005 | 740 | 254 | 434 | 3 268 | |
| 2014 | 1 | 112 | 116 | 582 | 1 041 | 761 | 283 | 488 | 3 384 | |
| 2015 | | 101 | 125 | 619 | 1 024 | 761 | 312 | 519 | 3 461 | |
| 2016 | | 108 | 96 | 597 | 994 | 796 | 320 | 566 | 3 477 | |
| Var 2016/2015 | ns | 6.9% | -23.2% | -3.6% | -2.9% | 4.6% | 2.6% | 9.1% | 0.5% | Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident |

* Source : Cerema Nord-Picardie - données corrigées

Accidentalité par catégorie d'usagers, métropole

Personnes tuées 1978 - 2016 (données brutes)

| Année | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | TC | Autre | Ensemble | |
|----------------------|--------------|-------------|---------------|--------------|--------------|-------------|--------------|---------------|-------------|-------------|--|
| 1978* | 2 125 | 571 | 1 618 | 782 | 6 233 | 260 | 214 | 35 | 118 | 11 956 | Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident |
| 1979* | 2 092 | 589 | 1 381 | 970 | 6 547 | 263 | 202 | 38 | 115 | 12 197 | |
| 1980* | 2 201 | 659 | 1 273 | 1 057 | 6 701 | 267 | 209 | 34 | 113 | 12 514 | |
| 1981* | 1 952 | 555 | 1 058 | 813 | 6 970 | 234 | 215 | 25 | 131 | 11 953 | |
| 1982* | 1 910 | 501 | 1 113 | 807 | 7 111 | 214 | 183 | 64 | 127 | 12 030 | |
| 1983* | 1 879 | 536 | 955 | 846 | 6 956 | 152 | 198 | 27 | 128 | 11 677 | |
| 1984* | 1 760 | 465 | 864 | 820 | 7 121 | 193 | 159 | 18 | 125 | 11 525 | |
| 1985* | 1 557 | 426 | 797 | 810 | 6 419 | 161 | 148 | 15 | 114 | 10 447 | |
| 1986* | 1 639 | 438 | 714 | 790 | 6 867 | 171 | 207 | 14 | 119 | 10 959 | |
| 1987* | 1 479 | 419 | 675 | 793 | 6 002 | 174 | 177 | 9 | 127 | 9 855 | |
| 1988* | 1 592 | 401 | 717 | 862 | 6 439 | 216 | 192 | 19 | 110 | 10 548 | |
| 1989* | 1 472 | 407 | 688 | 930 | 6 514 | 217 | 180 | 15 | 105 | 10 528 | |
| 1990 | 1 407 | 401 | 657 | 946 | 6 295 | 238 | 194 | 32 | 119 | 10 289 | |
| 1991 | 1 327 | 364 | 504 | 980 | 5 992 | 188 | 154 | 29 | 79 | 9 617 | |
| 1992 | 1 165 | 348 | 504 | 945 | 5 725 | 187 | 123 | 6 | 80 | 9 083 | |
| 1993 | 1 131 | 329 | 490 | 861 | 5 835 | 159 | 136 | 23 | 88 | 9 052 | |
| 1994 | 1 126 | 321 | 472 | 816 | 5 423 | 154 | 122 | 18 | 81 | 8 533 | |
| 1995 | 1 027 | 374 | 471 | 780 | 5 389 | 126 | 128 | 41 | 76 | 8 412 | |
| 1996 | 987 | 300 | 478 | 741 | 5 240 | 139 | 113 | 8 | 74 | 8 080 | |
| 1997 | 929 | 329 | 471 | 831 | 5 069 | 122 | 110 | 34 | 94 | 7 989 | |
| 1998 | 988 | 301 | 418 | 901 | 5 491 | 143 | 108 | 13 | 74 | 8 437 | |
| 1999 | 882 | 307 | 466 | 901 | 5 161 | 136 | 104 | 8 | 64 | 8 029 | |
| 2000 | 793 | 255 | 431 | 886 | 5 006 | 75 | 116 | 19 | 62 | 7 643 | |
| 2001 | 778 | 242 | 426 | 1 011 | 4 998 | 75 | 135 | 13 | 42 | 7 720 | |
| 2002 | 819 | 211 | 366 | 973 | 4 602 | 76 | 125 | 10 | 60 | 7 242 | |
| 2003 | 592 | 190 | 372 | 813 | 3 481 | 75 | 107 | 44 | 57 | 5 731 | |
| 2004 | 550 | 167 | 321 | 814 | 3 186 | 58 | 80 | 20 | 36 | 5 232 | |
| 2005 | 635 | 180 | 356 | 881 | 3 065 | 56 | 90 | 14 | 41 | 5 318 | Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident |
| 2006 | 535 | 181 | 317 | 769 | 2 626 | 120 | 87 | 6 | 68 | 4 709 | |
| 2007 | 561 | 142 | 325 | 830 | 2 464 | 131 | 68 | 35 | 64 | 4 620 | |
| 2008 | 548 | 148 | 291 | 795 | 2 205 | 135 | 76 | 19 | 58 | 4 275 | |
| 2009 | 496 | 162 | 299 | 888 | 2 160 | 145 | 54 | 5 | 64 | 4 273 | |
| 2010 | 485 | 147 | 248 | 704 | 2 117 | 146 | 65 | 4 | 76 | 3 992 | |
| 2011 | 519 | 141 | 220 | 760 | 2 062 | 134 | 67 | 0 | 60 | 3 963 | |
| 2012 | 489 | 164 | 179 | 664 | 1 882 | 145 | 56 | 6 | 68 | 3 653 | |
| 2013 | 465 | 147 | 159 | 631 | 1 612 | 133 | 57 | 7 | 57 | 3 268 | |
| 2014 | 499 | 159 | 165 | 625 | 1 663 | 143 | 56 | 9 | 65 | 3 384 | |
| 2015 | 468 | 149 | 155 | 614 | 1 796 | 120 | 56 | 43 | 60 | 3 461 | |
| 2016 | 559 | 162 | 121 | 613 | 1 760 | 130 | 55 | 12 | 65 | 3 477 | |
| Var 2016/2015 | 19.4% | 8.7% | -21.9% | -0.2% | -2.0% | 8.3% | -1.8% | -72.1% | 8.3% | 0.5% | |

*Source : Cerema Nord-Picardie - données corrigées

Accidentalité par classe d'âge et catégorie d'usager, métropole

Blessés hospitalisés plus de 6 jours (1990-2004) et blessés hospitalisés plus de 24h (2005-2016) en métropole (données brutes)

| Année | Age ind | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total | |
|---------------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|--------|---|
| 1990 | 179 | 4 177 | 4 067 | 13 928 | 17 316 | 7 935 | 2 596 | 2 380 | 52 578 | Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 6 jours |
| 1991 | 167 | 3 747 | 3 315 | 12 938 | 15 839 | 6 793 | 2 352 | 1 968 | 47 119 | |
| 1992 | 198 | 3 418 | 3 192 | 11 997 | 15 046 | 6 685 | 2 528 | 1 901 | 44 965 | |
| 1993 | 138 | 3 603 | 3 307 | 10 964 | 14 503 | 6 687 | 2 507 | 1 826 | 43 535 | |
| 1994 | 158 | 3 529 | 3 310 | 9 632 | 13 188 | 6 463 | 2 479 | 1 762 | 40 521 | |
| 1995 | 108 | 3 495 | 3 419 | 8 996 | 12 820 | 6 226 | 2 462 | 1 731 | 39 257 | |
| 1996 | 122 | 3 115 | 3 289 | 7 887 | 11 947 | 5 915 | 2 278 | 1 651 | 36 204 | |
| 1997 | 136 | 2 834 | 3 273 | 7 649 | 12 001 | 5 815 | 2 269 | 1 739 | 35 716 | |
| 1998 | 147 | 2 472 | 3 053 | 7 174 | 11 673 | 5 554 | 2 162 | 1 742 | 33 977 | |
| 1999 | 284 | 2 408 | 2 830 | 6 899 | 10 667 | 5 195 | 1 902 | 1 666 | 31 851 | |
| 2000 | 582 | 1 902 | 2 394 | 5 866 | 9 081 | 4 447 | 1 634 | 1 501 | 27 407 | |
| 2001 | 600 | 1 699 | 2 208 | 5 644 | 8 746 | 4 359 | 1 520 | 1 416 | 26 192 | |
| 2002 | 496 | 1 562 | 2 138 | 5 130 | 7 795 | 4 244 | 1 320 | 1 406 | 24 091 | |
| 2003 | 421 | 1 290 | 1 709 | 4 055 | 5 983 | 3 415 | 1 147 | 1 187 | 19 207 | |
| 2004 | 70 | 1 109 | 1 641 | 3 807 | 5 613 | 3 049 | 974 | 1 172 | 17 435 | |
| 2005 | 248 | 2 944 | 3 668 | 8 723 | 12 741 | 7 222 | 2 034 | 2 231 | 39 811 | Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures |
| 2006 | 409 | 3 057 | 3 779 | 8 867 | 12 771 | 7 451 | 1 997 | 2 331 | 40 662 | |
| 2007 | 103 | 2 726 | 3 485 | 8 372 | 12 385 | 7 371 | 1 892 | 2 281 | 38 615 | |
| 2008 | 17 | 2 579 | 2 998 | 7 444 | 11 341 | 6 793 | 1 705 | 2 088 | 34 965 | |
| 2009 | 4 | 2 389 | 2 639 | 7 175 | 10 628 | 6 715 | 1 636 | 2 137 | 33 323 | |
| 2010 | 7 | 2 166 | 2 342 | 6 298 | 9 786 | 6 302 | 1 483 | 2 009 | 30 393 | |
| 2011 | 7 | 2 014 | 2 193 | 6 039 | 9 503 | 6 393 | 1 534 | 1 996 | 29 679 | |
| 2012 | 1 | 1 930 | 1 904 | 5 445 | 8 468 | 5 960 | 1 616 | 1 818 | 27 142 | |
| 2013 | 5 | 1 785 | 1 686 | 4 915 | 8 341 | 5 892 | 1 555 | 1 787 | 25 966 | |
| 2014 | 7 | 1 883 | 1 739 | 4 945 | 8 363 | 6 155 | 1 643 | 1 900 | 26 635 | |
| 2015 | 1 | 1 834 | 1 694 | 4 913 | 8 409 | 6 147 | 1 668 | 1 929 | 26 595 | |
| 2016 | 3 | 1 832 | 1 724 | 4 956 | 8 498 | 6 386 | 1 823 | 1 965 | 27 187 | |
| Var 2016/2015 | ns | -0.1% | 1.8% | 0.9% | 1.1% | 3.9% | 9.3% | 1.9% | 2.2% | |

Blessés hospitalisés plus de 6 jours (1990-2004) et blessés hospitalisés plus de 24h (2005-2016) en métropole (données brutes)

| Année | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | TC | Autre | Ensemble | |
|---------------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|------|--------|-------|----------|---|
| 1990 | 7 368 | 2 286 | 6 254 | 5 705 | 28 809 | 1 009 | 687 | 143 | 317 | 52 578 | Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 6 jours |
| 1991 | 6 488 | 1 993 | 5 367 | 5 586 | 25 827 | 881 | 623 | 93 | 261 | 47 119 | |
| 1992 | 6 188 | 1 874 | 5 224 | 5 343 | 24 634 | 906 | 474 | 64 | 258 | 44 965 | |
| 1993 | 6 039 | 1 897 | 4 840 | 5 031 | 24 137 | 662 | 475 | 115 | 339 | 43 535 | |
| 1994 | 5 745 | 1 922 | 4 835 | 4 750 | 21 846 | 618 | 399 | 104 | 302 | 40 521 | |
| 1995 | 5 507 | 1 881 | 4 956 | 4 524 | 20 946 | 620 | 406 | 152 | 265 | 39 257 | |
| 1996 | 4 769 | 1 643 | 4 597 | 4 299 | 19 691 | 518 | 357 | 76 | 254 | 36 204 | |
| 1997 | 4 566 | 1 666 | 4 601 | 4 782 | 18 927 | 496 | 363 | 82 | 233 | 35 716 | |
| 1998 | 4 224 | 1 419 | 4 400 | 4 356 | 18 435 | 511 | 362 | 76 | 194 | 33 977 | |
| 1999 | 3 981 | 1 281 | 4 015 | 4 298 | 17 196 | 461 | 366 | 71 | 182 | 31 851 | |
| 2000 | 3 532 | 1 039 | 3 604 | 4 000 | 14 522 | 240 | 289 | 45 | 136 | 27 407 | |
| 2001 | 3 170 | 925 | 3 323 | 4 030 | 14 060 | 249 | 286 | 30 | 119 | 26 192 | |
| 2002 | 2 939 | 850 | 3 154 | 3 770 | 12 721 | 234 | 266 | 47 | 110 | 24 091 | |
| 2003 | 2 504 | 848 | 2 713 | 3 161 | 9 327 | 232 | 228 | 85 | 109 | 19 207 | |
| 2004 | 2 310 | 669 | 2 643 | 3 016 | 8 318 | 150 | 169 | 32 | 128 | 17 435 | |
| 2005 | 5 708 | 1 667 | 5 433 | 7 386 | 18 298 | 379 | 454 | 170 | 316 | 39 811 | Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures |
| 2006 | 5 523 | 1 745 | 5 888 | 6 928 | 18 084 | 1 052 | 726 | 263 | 453 | 40 662 | |
| 2007 | 5 310 | 1 614 | 5 930 | 7 171 | 16 486 | 981 | 460 | 160 | 503 | 38 615 | |
| 2008 | 5 039 | 1 559 | 5 391 | 6 873 | 14 127 | 981 | 399 | 173 | 423 | 34 965 | |
| 2009 | 4 789 | 1 554 | 4 829 | 6 742 | 13 593 | 894 | 405 | 101 | 416 | 33 323 | |
| 2010 | 4 584 | 1 361 | 4 100 | 6 123 | 12 455 | 921 | 363 | 77 | 410 | 30 393 | |
| 2011 | 4 593 | 1 418 | 3 710 | 6 279 | 12 136 | 807 | 303 | 56 | 377 | 29 679 | |
| 2012 | 4 211 | 1 352 | 3 234 | 5 512 | 11 266 | 780 | 315 | 161 | 311 | 27 142 | |
| 2013 | 4 199 | 1 344 | 2 834 | 5 233 | 10 744 | 894 | 306 | 101 | 311 | 25 966 | |
| 2014 | 4 323 | 1 446 | 2 738 | 5 419 | 11 146 | 794 | 295 | 88 | 386 | 26 635 | |
| 2015 | 4 331 | 1 516 | 2 683 | 5 514 | 11 021 | 798 | 249 | 98 | 385 | 26 595 | |
| 2016 | 4 289 | 1 455 | 2 554 | 5 562 | 11 890 | 752 | 255 | 67 | 363 | 27 187 | |
| Var 2016/2015 | -1.0% | -4.0% | -4.8% | 0.9% | 7.9% | -5.8% | 2.4% | -31.6% | -5.7% | 2.2% | |

Accidentalité par catégorie d'usager, départements d'outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion et Mayotte depuis le 1^{er} janvier 2012)

Personnes tuées 2005-2016

| Année | Age ind. | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total |
|---------------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|
| 2005 | 0 | 8 | 16 | 47 | 78 | 43 | 14 | 19 | 225 |
| 2006 | 2 | 6 | 13 | 54 | 84 | 59 | 5 | 10 | 233 |
| 2007 | 4 | 10 | 11 | 67 | 58 | 43 | 16 | 9 | 218 |
| 2008 | 0 | 6 | 7 | 47 | 65 | 28 | 9 | 6 | 168 |
| 2009 | 0 | 6 | 7 | 47 | 53 | 41 | 9 | 7 | 170 |
| 2010 | 0 | 8 | 14 | 53 | 61 | 31 | 8 | 5 | 180 |
| 2011 | 0 | 6 | 9 | 37 | 53 | 30 | 11 | 2 | 148 |
| 2012 | 0 | 7 | 5 | 33 | 79 | 42 | 11 | 12 | 189 |
| 2013 | 0 | 5 | 3 | 46 | 47 | 39 | 10 | 9 | 159 |
| 2014 | 0 | 3 | 5 | 39 | 77 | 34 | 9 | 6 | 173 |
| 2015 | 0 | 8 | 8 | 38 | 53 | 36 | 5 | 7 | 155 |
| 2016 | 0 | 8 | 13 | 36 | 67 | 35 | 11 | 8 | 178 |
| Var 2016/2015 | ns | 0.0% | 62.5% | -5.3% | 26.4% | -2.8% | 120.0% | 14.3% | 14.8% |

Blessés hospitalisés plus de 24 heures 2005-2016

| Année | Age ind. | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et + | Total |
|---------------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|
| 2005 | 4 | 96 | 88 | 244 | 343 | 163 | 31 | 12 | 981 |
| 2006 | 12 | 96 | 95 | 313 | 447 | 180 | 44 | 20 | 1 207 |
| 2007 | 14 | 92 | 98 | 315 | 390 | 179 | 27 | 24 | 1 139 |
| 2008 | 0 | 99 | 91 | 345 | 438 | 168 | 45 | 28 | 1 214 |
| 2009 | 0 | 91 | 84 | 310 | 428 | 209 | 39 | 22 | 1 183 |
| 2010 | 0 | 56 | 74 | 251 | 377 | 139 | 28 | 19 | 944 |
| 2011 | 0 | 81 | 70 | 245 | 362 | 155 | 26 | 17 | 956 |
| 2012 | 0 | 98 | 74 | 240 | 358 | 148 | 26 | 21 | 965 |
| 2013 | 1 | 74 | 75 | 233 | 363 | 145 | 25 | 13 | 929 |
| 2014 | 1 | 66 | 54 | 212 | 339 | 142 | 34 | 19 | 867 |
| 2015 | 0 | 101 | 77 | 282 | 400 | 205 | 41 | 16 | 1 122 |
| 2016 | 0 | 121 | 88 | 271 | 429 | 218 | 35 | 27 | 1 189 |
| Var 2016/2015 | ns | 19.8% | 14.3% | -3.9% | 7.3% | 6.3% | -14.6% | 68.8% | 6.0% |

Accidentalité par catégorie d'utilisateur, départements d'outre-mer

Accidents corporels 2005-2016

| Année | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | TC | Ensemble |
|---------------|--------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|----------|
| 2005 | 475 | 181 | 599 | 464 | 2 090 | 76 | 64 | 39 | 2 501 |
| 2006 | 462 | 180 | 691 | 474 | 2 200 | 134 | 82 | 46 | 2 684 |
| 2007 | 439 | 211 | 649 | 545 | 2 079 | 161 | 70 | 34 | 2 578 |
| 2008 | 421 | 170 | 570 | 511 | 1 791 | 173 | 58 | 30 | 2 280 |
| 2009 | 359 | 205 | 553 | 435 | 1 627 | 171 | 44 | 35 | 2 094 |
| 2010 | 397 | 145 | 531 | 446 | 1 611 | 156 | 44 | 29 | 2 091 |
| 2011 | 357 | 165 | 470 | 416 | 1 556 | 127 | 42 | 35 | 1 950 |
| 2012 | 386 | 154 | 430 | 408 | 1 381 | 140 | 42 | 28 | 1 813 |
| 2013 | 339 | 114 | 370 | 376 | 1 202 | 135 | 37 | 24 | 1 585 |
| 2014 | 334 | 127 | 426 | 371 | 1 292 | 135 | 38 | 19 | 1 663 |
| 2015 | 420 | 169 | 605 | 442 | 1 574 | 115 | 48 | 19 | 2 051 |
| 2016 | 403 | 160 | 557 | 432 | 1 425 | 124 | 49 | 34 | 1 910 |
| Var 2016/2015 | -4.0% | -5.3% | -7.9% | -2.3% | -9.5% | 7.8% | 2.1% | 78.9% | -6.9% |

Personnes tuées de 2005 à 2016

| Année | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | TC | Autre | Ensemble |
|---------------|--------|-------|-------|--------|-------|------|----|----|---------|----------|
| 2005 | 48 | 7 | 37 | 32 | 95 | 3 | 1 | 1 | 1 | 225 |
| 2006 | 39 | 9 | 37 | 38 | 99 | 6 | 1 | 0 | 4 | 233 |
| 2007 | 33 | 14 | 39 | 52 | 72 | 5 | 0 | 0 | 3 | 218 |
| 2008 | 32 | 11 | 22 | 49 | 51 | 2 | 0 | 0 | 1 | 168 |
| 2009 | 33 | 6 | 39 | 28 | 57 | 4 | 1 | 0 | 2 | 170 |
| 2010 | 28 | 6 | 36 | 46 | 50 | 11 | 0 | 0 | 3 | 180 |
| 2011 | 34 | 8 | 34 | 33 | 37 | 1 | 0 | 0 | 1 | 148 |
| 2012 | 47 | 17 | 18 | 45 | 50 | 4 | 3 | 2 | 3 | 189 |
| 2013 | 40 | 14 | 18 | 32 | 43 | 8 | 1 | 1 | 2 | 159 |
| 2014 | 44 | 4 | 27 | 39 | 51 | 6 | 1 | 0 | 1 | 173 |
| 2015 | 37 | 10 | 22 | 39 | 42 | 3 | 0 | 0 | 2 | 155 |
| 2016 | 42 | 12 | 31 | 35 | 53 | 3 | 1 | 1 | 0 | 178 |
| Var 2016/2015 | 13.5% | 20.0% | 40.9% | -10.3% | 26.2% | 0.0% | - | - | -100.0% | 14.8% |

Blessés hospitalisés plus de 24 heures, 2005-2016

| Année | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU | PL | TC | Autre | Ensemble |
|---------------|--------|--------|-------|------|-------|-------|-------|----|--------|----------|
| 2005 | 164 | 53 | 176 | 201 | 355 | 9 | 2 | 11 | 10 | 981 |
| 2006 | 167 | 59 | 238 | 210 | 460 | 39 | 7 | 7 | 20 | 1 207 |
| 2007 | 155 | 75 | 215 | 221 | 412 | 33 | 5 | 0 | 23 | 1 139 |
| 2008 | 196 | 57 | 272 | 250 | 397 | 28 | 1 | 1 | 12 | 1 214 |
| 2009 | 153 | 84 | 246 | 249 | 398 | 33 | 8 | 2 | 10 | 1 183 |
| 2010 | 161 | 50 | 207 | 209 | 266 | 28 | 12 | | 11 | 944 |
| 2011 | 163 | 60 | 236 | 203 | 271 | 16 | 3 | 0 | 4 | 956 |
| 2012 | 156 | 71 | 226 | 241 | 240 | 15 | 7 | 4 | 5 | 965 |
| 2013 | 143 | 52 | 234 | 222 | 227 | 35 | 7 | 3 | 6 | 929 |
| 2014 | 130 | 46 | 209 | 218 | 231 | 17 | 7 | 0 | 9 | 867 |
| 2015 | 166 | 81 | 296 | 260 | 286 | 21 | 9 | 0 | 3 | 1 122 |
| 2016 | 177 | 69 | 301 | 261 | 324 | 32 | 12 | 2 | 11 | 1 189 |
| Var 2016/2015 | 6.6% | -14.8% | 1.7% | 0.4% | 13.3% | 52.4% | 33.3% | - | 266.7% | 6.0% |

Gravité des lésions et des séquelles

Echelle de gravité des lésions

L'échelle AIS (*Abbreviated Injury Scale*) permet de coder les lésions initiales de chaque victime. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier la région corporelle, l'organe atteint et la nature de la lésion. A chaque lésion est affecté un score de gravité immédiate appelé score AIS prenant en compte le risque vital, la rapidité, la complexité, la longueur attendue des soins.

Il est compris entre 1 (gravité mineure) et 6 (gravité maximale, lésion mortelle). Pour chaque victime, on appelle M.AIS le score de la lésion la plus grave. Les personnes considérées comme gravement blessées sont celles présentant au moins une lésion qualifiée comme supérieure ou égale à 3 (M.AIS 3+).

Codification AIS (*Abbreviated Injury Scale*) : lésions élémentaires les plus fréquentes par région corporelle et niveau de gravité.

| AIS | Gravité | Nature | Tête | Thorax | Abdomen | Colonne | Membres supérieurs | Membres inférieurs, bassin |
|-----|----------|--|---|--|--------------------------------|---|--------------------------|------------------------------------|
| 1 | Mineure | Plaie, contusion, érosions | Céphalées | Contusion costale | Contusion pariétale abdominale | Entorse cervicale | Plaie mineure | Contusion genou |
| 2 | Modérée | Fracture simple | Fracture de la voûte | Fracture du sternum | Contusion rate | Fracture simple de vertèbres lombaires | Fracture de la clavicule | Fracture du péroné |
| 3 | Sérieuse | Fracture, plaies, contusions d'organes, hémorragie | Hémorragie méningée, fracture base du crâne | Fractures de côtes avec hémopneumothorax | Fracture de rate | Arrachement plexus brachial | Fracture du radius | Fracture du fémur |
| 4 | Sévère | Contusion d'organes internes, fractures | Hématome sous dural | Contusion pulmonaire bilatérale | Contusion foie | Paraplégie | | Fracture complexe du bassin |
| 5 | Critique | Fractures d'organes internes, hémorragie | Œdème cérébral, lésions axonales diffuses | Volet thoracique bilatéral | Fracture de foie | Tétraplégie | | Fracture du bassin avec hémorragie |
| 6 | Maximale | Destruction massive d'organes, rupture | Destruction massive crâne et cerveau | Ecrasement de la cage thoracique | Rupture foie | Section médullaire haute de niveau cervical | | |

Source : Registre du Rhône

Echelle de gravité des séquelles

Grâce à la codification précise des lésions, il est possible de prévoir, dès l'admission, les séquelles probables. La codification IIS (*Injury Impairment Scale*) définit un niveau de déficience prévisible à un an. L'IIS prend en compte six paramètres : la mobilité, les capacités cognitives, les atteintes esthétiques, les fonctions sensorielles, la fonction sexuelle et la douleur. L'échelle de gravité des séquelles comporte six degrés d'incapacité allant de 1 (incapacité mineure) à 6 (dépendance totale), plus un niveau 0 pour les lésions sans séquelles prévisibles :

- IIS 0 = fonction normale, pas d'invalidité ;
- IIS 1 = handicap détectable mais n'affectant pas la fonction normale ;
- IIS 2 = handicap compatible avec la plupart des fonctions normales ;
- IIS 3 = handicap seulement compatible avec certaines fonctions usuelles ;
- IIS 4 = handicap affectant significativement certaines fonctions ;
- IIS 5 = handicap rendant impossible la plupart des fonctions essentielles ;
- IIS 6 = handicap rendant impossible toutes les fonctions.

Codification IIS (*Injury Impairment Scale*) : lésions séquellaires les plus fréquentes par niveau de gravité et région corporelle.

| IIS | Tête | Face | Cou | Thorax | Abdomen | Colonne | Membres supérieurs | Membres inférieurs, bassin | Peau |
|-----|---|---------|--|--|--------------------------------|------------------------------|---|----------------------------|----------------------------|
| 1 | Perte de connaissance de durée inconnue | Lefort2 | Contusion nerf phrénique | | Plaie du tube digestif | entorse cervicale | fracture complexe radius | fracture ouverte tibia | brûlure 3ème degré < 10% |
| 2 | Hématome intra-cérébral | Lefort3 | | Fractures > 3 côtés | Plaie organes génitaux | luxation facette articulaire | fracture complexe radius avec nerf radial | fracture complexe bassin | brûlure 3ème degré 10-19 % |
| 3 | Hémorragie intra-ventriculaire | | | | Plaie majeure organes génitaux | lésion plexus brachial | amputation membre supérieur | luxation genou | brûlure 3ème degré 40-89 % |
| 4 | Hématome sous-dural | | Plaie carotide avec déficit neurologique | | Plaie majeure périnée | paraplégie complète | | amputation jambe | |
| 5 | Lésions axonales diffuses | | | Plaie aorte avec paraplégie non liée à une atteinte médullaire | | tétraplégie au-dessous de C4 | | | |
| 6 | Contusion tronc cérébral | | | | | tétraplégie au-dessous de C3 | | | |

Source : Registre du Rhône

Glossaire et sigles

Définitions :

Blessé grave : Personne dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « Maximum Abbreviated Injury Scale » (dite M.AIS 3+)

Blessé avec séquelles : Personne susceptible de conserver des séquelles majeures de toutes natures à 1 an, c'est-à-dire personne pour laquelle la lésion corporelle de niveau de séquelles attendues le plus élevé a une valeur supérieure ou égale à 3 sur l'échelle « Injury Impairment Scale » (IIS)

Blessé hospitalisé (BH) : Blessé hospitalisé plus de 24 heures, non décédé dans les 30 jours

Blessé léger : Blessé non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures

Blessé : Blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures

Personne tuée : Personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident

Accident mortel : Accident avec au moins une personne tuée

Accident corporel : Accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Taux légal d'alcoolémie : < 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun

Taux délictuel d'alcoolémie : ≥ 0,8 g/l de sang

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans (le fichier BAAC n'ayant pas l'information « permis probatoire »)

Automobiliste : Usager de véhicule de tourisme

Bicyclette : Vélo y compris vélo électrique

Cyclomoteur : Deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters

Motocyclette : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Deux-roues motorisé (2RM) : Cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Poids lourd (PL) : Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t

Scooter : Motocycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat

Senior – modification Bilan 2015 : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire

Transport en commun (TC) : Autobus ou autocar : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises

Véhicule de tourisme (VT) : Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises

Véhicule utilitaire (VU) : Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t

Voiturette : Voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h

Sigles :

- APAM** : Auteur présumé d'accident mortel
- ADEME** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- BAAC** : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels
- BAU** : Bande d'Arrêt d'Urgence
- CA** : Contrôle Automatisé
- CARE** : Community database on Accidents on the Roads of Europe (base de données des accidents UE)
- CCFA** : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
- CEESAR** : Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques
- CEREMA** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- CISR** : Comité Interministériel de Sécurité Routière
- CNAMTS** : Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés
- CNSR** : Conseil National de Sécurité Routière
- COM** : Collectivités d'Outre-Mer
- DGO** : Document Général d'Orientation (enjeux de sécurité routière au plan départemental)
- DISR** : Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
- DOM** : Départements d'Outre-Mer
- DSR** : Délégation à la Sécurité Routière (appelée DSCR avant avril 2017)
- FSR** : Fondation Sécurité Routière
- IFSTTAR** : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
- IRTAD** : International Traffic Safety Data and Analysis group
- INSEE** : Institut national de la statistique et des études économiques
- INSERM** : Institut national de la santé et de la recherche médicale
- INSERR** : Institut national de sécurité routière et de recherches
- LAB** : Laboratoire d'Accidentologie et Biomécanique
- M.AIS** : Maximum Abbreviated Injury Scale (niveau de gravité de la lésion présentant la gravité la plus forte)
- OMS** : Organisation Mondiale de la Santé
- ONISR** : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
- PDASR** : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
- PREDIT** : Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
- REAGIR** : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier
- STRMTG** : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
- UMRESTTE** : Unité mixte de recherche en épidémiologie et surveillance Transport Travail Environnement
- UTAC** : Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle
- VMA** : Vitesse Maximale Autorisée

Bibliographie

- AMOROS, E., CHIRON, M., MARTIN, J.-L., THELOT, B. et LAUMON, B. *Bicycle helmet wearing and the risk of head, face, and neck injury: a French case-control study based on a road trauma registry*, Ifsttar, 2011.
- AMOROS, Emmanuelle, *et al.* *Accidentalité à Vélo et Exposition au Risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers*, Ifsttar, août 2012.
- ANSM¹ *Nathalie Richard, Colloque « Santé et sécurité routière », septembre 2016.*
- ASFA *Chiffres clés – année 2016*, juin 2017.
- ASFA *Analyse annuelle des accidents mortels sur autoroutes concédées - année 2016*, juillet 2017.
- BEATT² *Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004*, avril 2007.
- BILLOT-GRASSET, Alice *Typologie des accidents corporels de cyclistes âgés de 10 ans et plus : un outil pour la prévention*, Thèse de doctorat, Ifsttar- UCBL, mars 2015.
- BRENNAC Thierry, *et al.* *Scénarios types d'accidents impliquant des piétons*, Les collections de l'INRETS, INRETS, décembre 2003.
- CEREMA *Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2010*, juin 2013.
- CEREMA *GRIMAL, Richard, « Plafonnement de l'usage de la voiture – L'enquête », in Armoogum J.; Guilloux T., Richer C. (dir.), Mobilité en transitions – Connaître, comprendre et représenter, 2015, pp.103-116.*
- CEREMA *Mieux partager l'espace public, les règles évoluent*, octobre 2015.
- CEREMA *Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2)*, 2016.
- CEREMA *Freinage d'urgence motos vs voitures particulières - Essais sur piste*, 2016.
- CEREMA *Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain*, rapport d'étude, juin 2016.
- CERTU *Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain, collection Données, n°01*, avril 2013.
- CNAMTS *Rapport annuel de gestion de l'Assurance maladie Risques Professionnels.*
- CGDD – SOeS³ *La mobilité des français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, La revue du CGDD, décembre 2010.
- CGDD - SOeS *Les deux-roues motorisés : à chaque âge, son usage et ses dangers*, collection Le point sur, n°156, mars 2013.
- CGDD – SOeS *Les deux-roues motorisés au 1er janvier 2012*, collection Chiffres et statistiques, n°400, mars 2013.
- CGDD – SOeS *Les comptes des transports en 2016, rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation*, collection Références, 2017.
- Commission européenne *Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of alcohol on safe driving, projet européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines)*, oct. 2008.
- Commission européenne *Road Safety 2015 – How is your country doing ?*, 2016.
- DARES⁴ *La répartition des hommes et des femmes par métiers*, Dares Analyses n°79, décembre 2013.
- DOMMES, A., CAVALLO, V., DUBUISSON J.B., TOURNIER, I., & VIENNE, F. *Crossing a two-way street: comparison of young and old pedestrians*, Journal of Safety Research, 50, 27-34, 2014.
- DUBOS, Nicolas et VARIN, Bérengère *Analyse de l'accidentalité des conducteurs de 2RM (VOIESUR)*, Cerema, mars 2015.
- GRANIE, M.-A., BRENNAC, T., COQUELET, C., FLEURY, D., HIDALGO, M., *et al.* *Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité*, projet PAAM, rapport final de recherche sur subvention SFR, Ifsttar, 376p, 2015.
- HARDING, J., *et al.* *Vehicle-to-vehicle communications: readiness of V2V technology for application*, Washington, DC, NHTSA, août 2014.

¹ Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé

² Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre

³ Commissariat général au développement durable - Service de l'observation et des statistiques

⁴ Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques – Ministère du travail

| | |
|--|--|
| HAY, M., ADAM N., BOCCA M-L., GABAUDE C. | <i>L'entraînement cognitif permet-il d'accroître la sécurité des conducteurs de 70 ans et plus ? 28^{èmes} entretiens Jacques Cartier</i> , Bruxelles, Belgique, 25-26 novembre 2015. |
| IFSTTAR-INSERM | <i>Téléphone et sécurité routière</i> , expertise collective, avril 2011. |
| INRETS | <i>Vague 3 de l'enquête MARC : enquête sur la mobilité, le risque, les attitudes et les comportements des jeunes conducteurs</i> , août 2005. |
| INSEE | <i>Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2012</i> . |
| INSEE | <i>De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence</i> , Insee Première n°1605, juin 2016. |
| INSEE | <i>Partir de bon matin, à bicyclette...</i> , Insee Première n°1629, janvier 2017. |
| INSERM | <i>CESIR-III - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière</i> , 2016. |
| KRAIEM, S., CESTAC, J., BURKHARDT, J.-M., ASSAILLY, J.-P., MANOHARAN, N., DUMESNIL, A. | <i>Prévention et Education Routières en Lycée : Evaluation des actions</i> , projet PERLE, Ifsttar, 2014. |
| LEGER, Damien, EMENT, Philippe | <i>Somnolence et risque accidentel</i> , La Presse Médicale, 2015. |
| MAITRE, Elisa | <i>Le tramway dans l'espace public : entre complication des espaces et complexité des processus de conception</i> , Thèse de doctorat, Aix-Marseille Université, 2017. |
| MAILLOT P., et al. | <i>Training the elderly in pedestrian safety: Transfer effect between two virtual reality simulation devices</i> . Accident Analysis and Prevention 99, 2017. |
| MARTIN, Jean-Louis, WU, Dan | <i>Projet VOIESUR, Livrable 4.4, Accidentologie des piétons</i> , Ifsttar, avril 2015. |
| OFDT | <i>Drogues Chiffres clés – 7^{ème} édition. Juin 2017</i> |
| OFDT / CEESAR | <i>Etude SAM : Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière</i> , convention 2004, septembre 2005. |
| OMS | <i>L'utilisation des téléphones mobiles : la distraction au volant, un problème qui s'aggrave</i> , OMS.II.NHTSA (U.S.), 2011. |
| OMS | <i>Global status report on road safety 2015</i> . |
| ONISR | <i>Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2016</i> , ONISR, 2017. |
| ONISR | <i>Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2016</i> , 2017. |
| ORS Poitou-Charentes | <i>La santé des apprentis de Poitou-Charentes – Diagnostic santé</i> , juin 2013. |
| Santé Publique France, DREES | <i>L'état de santé de la population en France. Rapport 2017, mai 2017</i> , 436p |
| SETRA | <i>Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération</i> , guide technique, SETRA, 2002. |
| SETRA | <i>Guide méthodologique – Démarche SURE</i> , octobre 2006. |
| SETRA | <i>Guide méthodologique – Démarche ISRI – Inspection de sécurité routière des itinéraires</i> , octobre 2008. |
| SETRA | <i>Guide méthodologique - Audits de sécurité routière</i> , août 2012. |
| TNS - SOFRES | <i>Enquête Parc Auto 2016, volume Deux-roues motorisés</i> , juin 2016. |
| UMRESTTE | <i>Rapport d'activité 2016 du Registre du Rhône</i> , rapport UMRESTTE n°1701, février 2017. |
| UTAC / OTC | <i>Contrôle technique périodique des véhicules légers - rapport d'activité annuel 2016</i> , janvier 2017. |
| VAN ELSLANDE, P. et MARECHAL, M. | <i>Accidentologie des cyclomoteurs</i> , Ifsttar, janvier 2008. |
| VAN ELSLANDE, Pierre et al. | <i>De la vigilance à l'attention – Influence de l'état psychologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents</i> , Les collections de l'INRETS, INRETS, n° 280, 2009. |
| WALKER, Ian, GARRARD, Ian and JOWITT, Felicity | <i>The influence of a bicycle commuter's appearance on drivers' overtaking proximities: an on-road test of bicyclist stereotypes, high-visibility clothing and safety aids in the United Kingdom</i> . Accident Analysis and Prevention, 2013. |