OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2015

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2015**

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONISR

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2015

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2015**

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

Source : Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2016

Crédits photos :
Couverture : François Cepas / Sécurité Routière, François Balsamo / Service d'information et de relations publiques des armées – SIRPA, Cerema
Visuels titres chapitres : François Cepas / Sécurité Routière, Jérôme Groisard / Direction de la communication du MI, Cerema DTerIDF.

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

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

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

Le présent document a été réalisé par l'ONISR 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, et Eric Rillardon, graphiste ATL Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.

Equipes de production :

- Valérie Battaglia, Sylvain Belloche, Anne-Sarah Bernagaud, Laurent Cortinas, Florence Decouzon, Laurent Dodet, Francine Gigon, Benoît Hiron, Rémy Marsolat, Nathalie Mompart, Marine Millot, Thomas Ojardias, Rémi Reiff, Rose-Marie Sibel et Frédérique Villiers – Cerema ;
- Blandine Gadegbeku, Martine Hours et Amina Ndiaye – Ifsttar ;
- Francis Besnard, Elisabeth Boucher, Mélanie D'Auria, Laurent Decoen, Arnaud Guenivet, Camille Painblanc, Malek Ouhadda, Thierry Rousseau, Manuelle Salathé, Guillaume Sanson, 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 et à la Circulation Routières (DSCR),
- 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).

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
L'âge 26
La typologie des accidents 28
L'évolution 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

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 enfants et adolescents 58
Les conducteurs novices 60
Les jeunes adultes 62
Les seniors 64
Les autoroutes 68
Les routes hors agglomération 70
Les routes et rues en agglomération 72
Les accidents contre obstacles fixes 74
Les accidents impliquant un train ou un tramway 76
Les accidents liés au travail 78
Les longs week-ends et grandes migrations 80
Microthématiques 82

Facteurs comportementaux 85

La responsabilité présumée 86
La vitesse 88
Le non-respect des règles de circulation 90
L'alcool 92
Les stupéfiants 94
Le défaut d'attention 96
La perte de vigilance 97
La protection individuelle : ceinture, casque, … 98
Comportements déclarés des conducteurs 100
Les infractions 102
Le permis à points 104
Les condamnations 106

Registres d'intervention 109

Historique 110
Le management de la sécurité routière 112
Les véhicules 114
L'infrastructure routière 116
Les usagers de la route 118
La recherche et les études 120
Les 10 études marquantes (détail page 109) 122
Comparaisons internationales 132

Annexes 135

Le BAAC 136
Le fichier national des accidents 137
Les grandes dates de la sécurité routière 138
Le barème des retraits de points 142
La démographie 143
Le réseau routier 144
Le parc automobile des ménages 146
Le parc deux-roues motorisés des ménages 148
Comparaisons internationales - tableaux IRTAD 150
Les données brutes des victimes des accidents de la circulation 154
Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, métropole 160
Les séries longues du BAAC 162
Bibliographie 170
Glossaire et sigles 172

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

La mortalité routière a augmenté en 2015 pour la seconde année consécutive, fait inédit depuis 1979. Son évolution par catégorie d'usagers est contrastée : abstraction faite de l'accident d'autocar de Puisseguin (33), seuls les automobilistes subissent une hausse du nombre de décès.

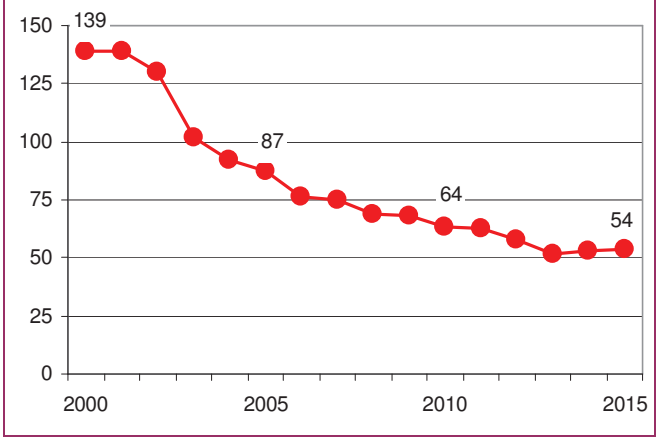
Bilan de l'accidentalité France entière

		Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2015		58 654	3 616	73 384	27 717
Année 2014		59 854	3 557	75 142	27 502
Evolution 2015 / 2014	nombre	- 1 200	+ 59	- 1 758	+ 215
	%	- 2.0%	+ 1.7%	- 2.3%	+ 0.8%

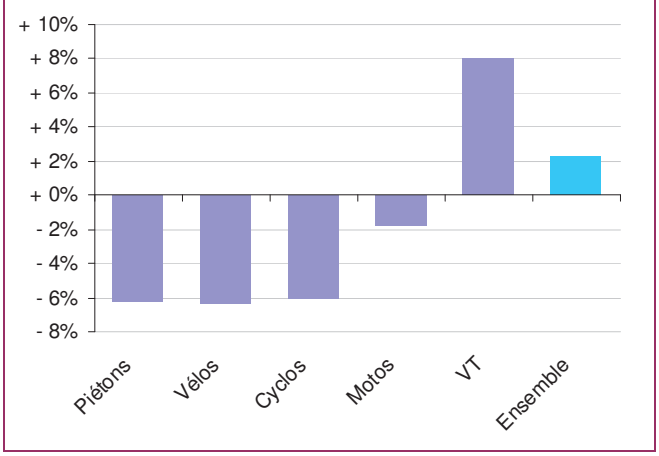
Bilan de l'accidentalité en Métropole

		Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2015		56 603	3 461	70 802	26 595
Année 2014		58 191	3 384	73 048	26 635
Evolution 2015 / 2014	nombre	- 1 588	+ 77	- 2 246	- 40
	%	- 2.7%	+ 2.3%	- 3.1%	- 0.2%

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



Evolution de la mortalité selon les catégories d'usagers entre 2014 et 2015



Nouvelle hausse de la mortalité

3 616 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2015 (+ 1,7 %), dont 3 461 en métropole (+ 2,3 %) et 155 dans les départements d'Outre-mer (- 10,4 %). La mortalité s'est accrue de 59 décès par rapport à 2014 (+ 77 en métropole, - 18 dans les DOM).

La France (métropole + DOM) est au 12ème rang de l'Union européenne : 54 personnes ont été tuées par million (p/M) d'habitants ; ce taux est également de 54 en métropole, et de 74 dans les DOM. En métropole, sur la période 2013-2015, seuls 31 départements sont en-dessous de la moyenne nationale.

Le fichier national des accidents corporels (BAAC) enregistre 27 717 personnes hospitalisées plus de 24 h, dont 26 595 en métropole (- 0,2 % par rapport à 2014) et 1 122 dans les DOM (+ 29,4 %).

Usagers

En métropole, 1 796 usagers de **véhicules de tourisme** (VT) ont été tués en 2015, ils représentent 52 % de la mortalité routière. A l'exception des usagers d'autocars, lourdement touchés par l'accident de Puisseguin, c'est la seule catégorie courante d'usagers dont la mortalité a augmenté par rapport à 2014, mais son accroissement est particulièrement fort (+ 8,0 %). La circulation des VT a augmenté de 2,4 % en 2015. Les décès d'usagers de VT ont cependant baissé de - 15,2 % depuis 2010 contre - 13,3 % pour l'ensemble des usagers.

Les usagers de **deux-roues motorisés** représentent 22 % des décès avec 614 **motocyclistes** et 155 **cyclomotoristes** décédés en 2015, respectivement en baisse de - 1,8 % et - 6,1 % par rapport à 2014. L'évolution de la mortalité des motocyclistes entre 2010 et 2015 (-12,8 %) est proche de celle de la moyenne des usagers.

Piétons et cyclistes constituent 18 % de la mortalité en 2015 avec respectivement 468 et 149 personnes tuées, en nette baisse par rapport à 2014 (- 6,2 % et - 6,3 %). Malgré ce résultat leur tribut reste proche de leur niveau de 2010 (respectivement - 3,5 % et + 1,4 % d'évolution entre 2010 et 2015).

La mortalité des usagers de **véhicules utilitaires légers** (120 personnes tuées) présente une forte baisse (- 16,1 %) après quatre années globalement stables.

56 personnes ont été tuées en **poids lourd**, 42 en **autocar** (dont 41 dans le seul accident de Puisseguin le 23 octobre 2015) et une seule en **autobus**.

Chiffres clés

Parmi les 3 461 personnes décédées en 2015 sur les routes de France métropolitaine :
- les trois quarts étaient des hommes (2 604), pour un quart de femmes (857) ;
- plus de 2 000 sont décédées sur des routes hors agglomération (2 175) ;
- près de 850 avaient entre 0 et 24 ans (845 soit 24 %) ;
- 700 ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice (permis de moins de 2 ans) ;
- plus de 750 étaient en deux-roues motorisé (769) ;
- plus de 450 étaient piétons (468), dont la moitié (229) étaient âgés de 65 ans ou plus ;
- au moins 381 ne portaient pas la ceinture de sécurité.

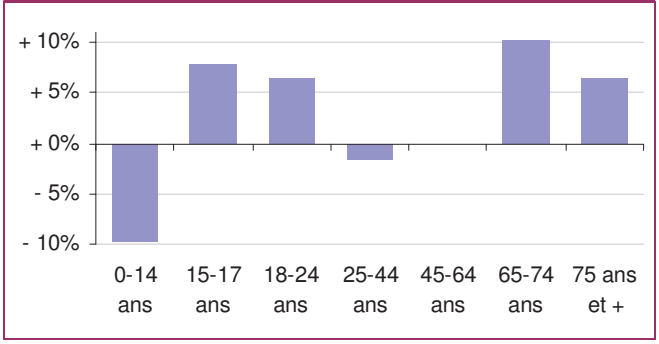
La mortalité routière dans les cinq départements d'Outre-mer s'élève à 155 personnes tuées en 2015, en baisse de - 10,4 % par rapport à 2014 et de - 14,4 % par rapport à 2010. 39 % sont des usagers de deux-roues motorisés et 35 % ont moins de 25 ans, avec de fortes disparités selon les départements.

Classes d'âge

La classe d'âge 0-14 ans est la seule dont la mortalité présente une baisse marquée en 2015 (- 9,8 %). La mortalité des classes d'âge intermédiaires 25-44 ans et 45-64 ans est relativement stable, tandis que celle des jeunes (15-17 ans et 18-24 ans) s'élève d'environ + 7 %, et que celle des 65 ans et plus s'accroît de + 8 %. Sur la période 2010-2015, les baisses les plus fortes concernent les moins de 25 ans (de - 22 % à - 26 % selon la classe d'âge), alors que les décès dans la classe des 75 ans et plus ont augmenté de + 4 % et que ceux de la classe 65-74 ans ont augmenté de + 18 %.

Rapporté à leur population, les jeunes de 18 à 24 ans restent les plus touchés en 2015 : 136 jeunes tués pour un million (j/M) de 18 à 19 ans (201 j/M pour les seuls garçons), 112 j/M de 20 à 24 ans (179 pour les seuls garçons), alors que la moyenne est en France métropolitaine de 54 p/M d'habitants.

Evolution de la mortalité entre 2014 et 2015 selon la classe d'âge



Réseaux routiers

La mortalité sur autoroute s'est fortement élevée en 2015 (+ 23 %), soit une augmentation de + 16 % depuis 2010. Sur les autres réseaux l'évolution est faible en 2015. Le nombre de décès a ainsi été réduit de - 13 % en agglomération et de - 16 % sur les routes hors agglomération sur la période 2010-2015.

Facteurs comportementaux

La **vitesse** excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels selon les forces de l'ordre (citée comme cause principale dans 32 % des accidents mortels)[1].

Parmi les conduites addictives, l'**alcool** serait cause principale de 21 % des accidents mortels, 30 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcool dépassant 0,5 g/l de sang. Les **stupéfiants** seraient cause principale de 9 % des accidents mortels, mais 23 % des décès routiers interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur testé positif aux stupéfiants.

Le refus de **priorité** serait cause principale de 13 % des accidents mortels, l'**inattention** de 7 %.

Le non-port de la **ceinture** est encore fréquent : le fichier BAAC enregistre 381 conducteurs ou passagers tués en 2015 n'étaient pas ou mal ceinturés (22 % des usagers tués des véhicules avec le critère 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, 27,6 % de la mortalité, mais 14,1 % de la population ;
- les deux-roues motorisés, 22,2 % de la mortalité, 43 % des blessés graves, mais 1,9 % du trafic ;
- les piétons et cyclistes, 17,8 % de la mortalité, et 26 % des blessés graves. 49 % des piétons tués et 34 % des cyclistes tués ont 65 ans ou plus.
- les seniors de 65 ans ou plus, 24 % des tués.

[1] *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2015-APAM sur 19 mois*, ONISR, 2016.

Aide-mémoire de l'accidentalité en France

	Nombre de personnes tuées en 2015	Part dans la mortalité en 2015	Evolution de la mortalité 2015/2014		Evolution de la mortalité 2015/2010	Evolution de la mortalité 2010/2000	Nb d'hospitalisés pour 1 personne tuée
			Nombre	%			
France métropolitaine	**3 461**	**95.7%**	**77**	**2.3%**	**-13.3%**	**-51.1%**	**8**
Départements d'Outre-mer	**155**	**4.3%**	**-18**	**-10.4%**	**-14.4%**	**-43.6%**	**7**
France métropole + DOM	**3 616**	**100%**	**59**	**1.7%**	**-13.3%**	**-50.9%**	**8**
Indicateurs métropole							
Catégorie d'usagers :							
Piétons	468	13.5%	-31	-6.2%	-3.5%	-42.8%	9
Cyclistes	149	4.3%	-10	-6.3%	1.4%	-46.2%	10
Cyclomotoristes	155	4.5%	-10	-6.1%	-37.5%	-46.2%	17
Motocyclistes	614	17.7%	-11	-1.8%	-12.8%	-25.7%	9
Usagers de véhicules de tourisme	1 796	51.9%	133	8.0%	-15.2%	-60.4%	6
Usagers de véhicules utilitaires	120	3.5%	-23	-16.1%	-17.8%	82.5%	7
Usagers de poids lourds	56	1.6%	0	0.0%	-13.8%	-47.6%	4
Transports en commun	43	1.2%	34	377.8%	975.0%	-80.0%	2
Voiturettes et tricycles	25	0.7%	1	4.2%	-16.7%	15.4%	6
Autres	35	1.0%	-6	-14.6%	-23.9%	27.8%	6
Classe d'âge :							
0-14 ans	101	3%	-11	-9.8%	-22.3%	-64.6%	18
15-17 ans	125	4%	9	7.8%	-22.4%	-54.5%	14
18-24 ans	619	18%	37	6.4%	-25.5%	-52.4%	8
25-44 ans	1 024	30%	-17	-1.6%	-18.0%	-53.7%	8
45-64 ans	761	22%	0	0.0%	-11.1%	-43.2%	8
65- 74 ans	312	9%	29	10.2%	18.2%	-58.2%	5
75 ans et plus	519	15%	31	6.4%	3.8%	-31.2%	4
Type de route :							
Autoroutes	298	9%	56	23.1%	16.4%	-56.2%	7
Routes hors agglomération	2 175	63%	25	1.2%	-16.4%	-50.9%	5
Agglomération	988	29%	-4	-0.4%	-12.8%	-50.4%	14
Sexe :							
Hommes	2 604	75.2%	63	2.5%	-14.3%	-51%	7
Femmes	857	24.8%	14	1.7%	-10.1%	-52%	9
Type d'occupant :							
Conducteurs	2 371	68.5%	7	0.3%	-16.4%	-49.0%	7
Passagers	622	18.0%	101	19.4%	-7.4%	-62.0%	8
Conducteurs novices	320	9.2%	2	0.6%	-26.6%	ND	7
Usagers non ou mal ceinturés	381	11.0%	23	6.4%	-21.4%	ND	2
Dans un accident impliquant un conducteur :							
novice (permis moins de 2 ans)	700	20.2%	-62	-8.1%	-28.1%	-51.7%	9
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	866	25.0%	87	11.2%	-10.1%	-40.4%	4
avec test positif aux stupéfiants	501	14.5%	9	1.8%	-4.0%	ND	3
avec attention perturbée	225	6.5%	-25	-10.0%	-28.8%	ND	12
fatigué ou ayant eu un malaise	327	9.4%	9	2.8%	4.8%	ND	5
de poids lourd	473	13.7%	-7	-1.5%	-15.1%	-47.8%	3
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	1056	30.5%	99	10.3%	-14.2%	-51%	-
avec test positif aux stupéfiants	790	22.8%	14	1.9%	-23.6%	ND	-
Total métropole	**3 461**	**100%**	**77**	**2.3%**	**-13.3%**	**-51.1%**	**8**

Age des conducteurs / piétons	Vélo		Cyclo		Moto		Véhicule de tourisme		Poids lourds		Autre véhicule	Ensemble des conducteurs		Piétons	
	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**
0-14 ans	7	0%	9	14%			2	0%				18	8%	19	0%
15-17 ans	6	20%	47	13%	10	0%	7	33%			1	71	15%	16	25%
18-24 ans	5	50%	46	33%	107	12%	632	27%	31	10%	56	877	25%	37	54%
25-44 ans	25	20%	29	70%	310	22%	1 109	28%	196	2%	214	1 883	23%	99	41%
45-64 ans	63	8%	24	48%	201	22%	695	15%	192	1%	202	1 377	14%	107	21%
65-74 ans	35	5%	6	0%	14	45%	292	11%	7	20%	37	391	11%	65	9%
75 ans et plus	26	0%	2	0%	2	100%	296	6%			27	353	5%	173	3%
Total	**167**	**10%**	**163**	**35%**	**644**	**21%**	**3 033**	**21%**	**426**	**2%**	**537**	**4 970**	**18%**	**516**	**20%**

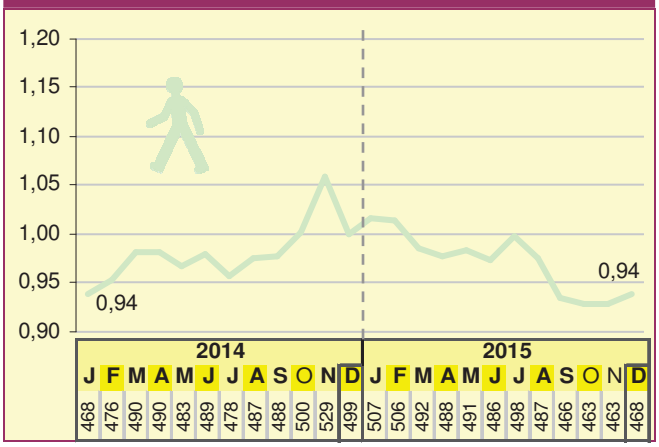
* Nb : Nombre total de conducteurs (ou piétons) impliqués dans un accident mortel.
** 0,5 g/l : Part de conducteurs (ou piétons) ayant un taux supérieur à 0,5 g/l parmi les conducteurs testés (ou piétons testés) impliqués dans un accident mortel.

Bilan de l'année 2015 France métropolitaine

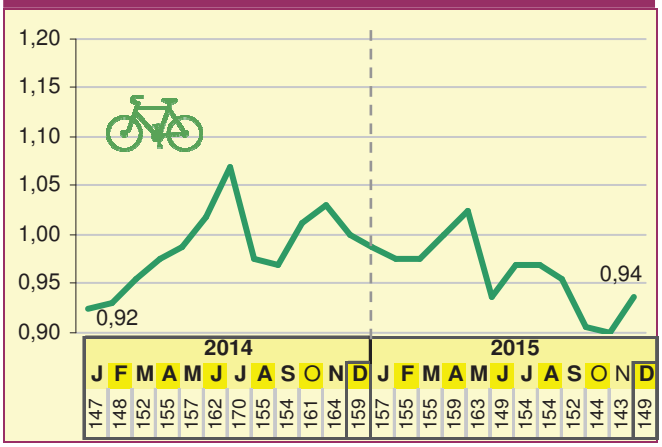
	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2015	56 603	3 461	70 802	26 595
Année 2014	58 191	3 384	73 048	26 635
Différence 2015 / 2014	-1 588	77	-2 246	-40
Evolution 2015 / 2014	-2.7%	2.3%	-3.1%	-0.2%

Mortalité cumulée sur 12 mois glissants*

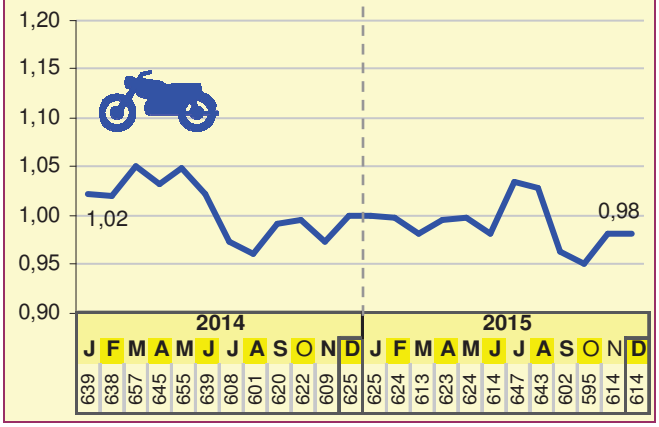
Piétons



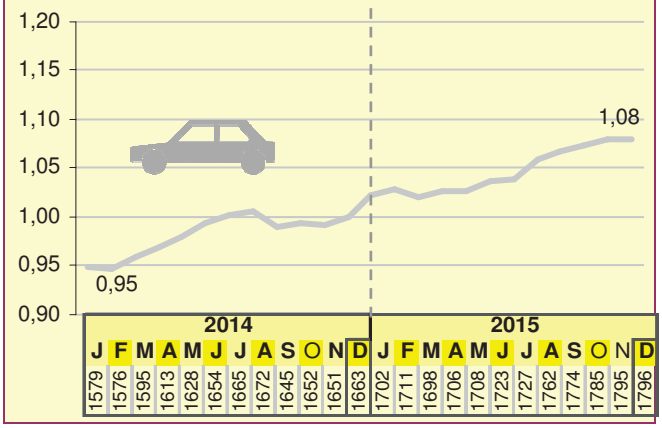
Vélos



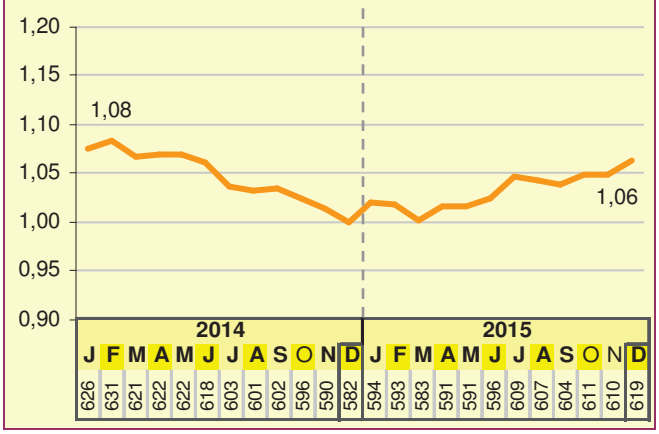
Motocyclistes



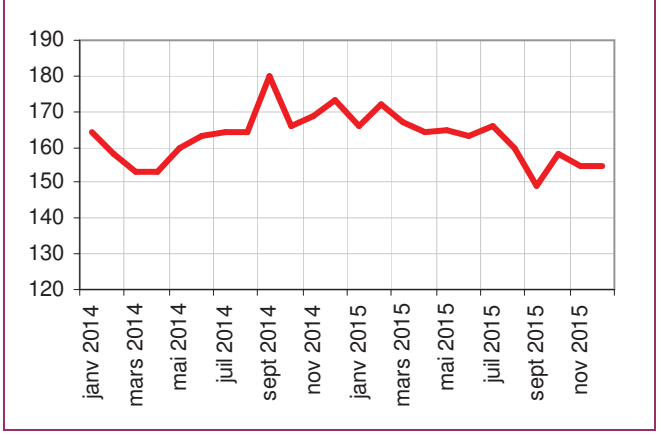
Véhicules de tourisme



18-24 ans



Mortalité dans les DOM en glissement annuel



* Les 5 graphes sur fond jaune représentent l'évolution en valeur indicielle de la mortalité cumulée sur la période de 12 mois se terminant par le mois concerné, l'indice de valeur 1 représentant le niveau de mortalité cumulée sur l'année 2014. Le graphe des DOM présente la mortalité cumulée sur les 12 derniers mois en valeur brute

Indicateurs départementaux de sécurité routière

		Personnes tuées					en moyenne 2013-2015 part dans la mortalité des personnes tuées			
					taux moyen 2013-2015					
		Evolution 2015/2010	total 2015	Evolution 2015/2014	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2015)	des 18-24 ans pour 1 million de 18 24 ans (pop. 2015)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué / drogue connu
1	Ain	-30%	38	-12%	63	213	26%	20%	36%	29%
2	Aisne	-12%	36	16%	67	210	27%	25%	36%	30%
3	Allier	-29%	30	20%	82	179	18%	22%	39%	16%
4	Alpes-de-Haute-Provence	16%	22	10%	125	463	38%	28%	31%	26%
5	Hautes-Alpes	-33%	10	25%	71	192	33%	30%	27%	20%
6	Alpes-Maritimes	-7%	56	0%	49	106	46%	26%	26%	19%
7	Ardèche	12%	28	8%	69	151	24%	19%	24%	34%
8	Ardennes	-40%	9	-25%	38	100	22%	16%	27%	10%
9	Ariège	-68%	6	-57%	68	258	23%	26%	42%	7%
10	Aube	50%	24	20%	72	211	13%	16%	26%	16%
11	Aude	-6%	34	-6%	97	167	21%	22%	25%	29%
12	Aveyron	53%	29	-9%	114	142	8%	16%	24%	11%
13	Bouches-du-Rhone	-15%	128	1%	66	169	31%	26%	24%	27%
14	Calvados	-5%	35	21%	43	108	16%	26%	28%	12%
15	Cantal	13%	9	-25%	82	156	8%	11%	13%	6%
16	Charente	-46%	21	50%	55	115	21%	24%	29%	21%
17	Charente-Maritime	-16%	61	-3%	90	293	16%	19%	36%	35%
18	Cher	-28%	21	-9%	80	206	13%	13%	38%	26%
19	Corrèze	-4%	22	16%	73	44	10%	17%	21%	25%
2A	Corse-du-Sud	67%	10	-17%	92	349	36%	29%	18%	15%
2B	Haute-Corse	-17%	25	108%	107	233	25%	30%	43%	26%
21	Côte-d'Or	-26%	25	-31%	56	90	22%	15%	26%	29%
22	Côtes-d'Armor	-21%	31	-6%	55	142	27%	14%	24%	12%
23	Creuse	-30%	7	133%	56	151	15%	10%	37%	14%
24	Dordogne	-8%	34	-13%	84	165	18%	12%	34%	17%
25	Doubs	-39%	27	-39%	66	135	24%	20%	31%	12%
26	Drôme	7%	46	92%	80	200	23%	24%	24%	14%
27	Eure	-26%	35	-13%	63	223	31%	24%	28%	24%
28	Eure-et-Loir	-24%	34	-8%	86	232	16%	22%	22%	14%
29	Finistère	0%	41	8%	44	94	24%	13%	37%	22%
30	Gard	-8%	69	60%	75	156	18%	20%	35%	32%
31	Haute-Garonne	-23%	51	0%	37	57	32%	26%	31%	33%
32	Gers	-12%	23	15%	96	275	11%	16%	22%	26%
33	Gironde	33%	101	66%	52	102	27%	17%	24%	36%
34	Hérault	-10%	94	1%	76	112	25%	19%	44%	40%
35	Ille-et-Vilaine	-24%	42	-33%	48	94	17%	19%	31%	18%
36	Indre	-43%	13	-41%	83	266	9%	23%	29%	14%
37	Indre-et-Loire	-20%	35	-5%	60	109	20%	23%	27%	23%
38	Isère	-14%	67	68%	51	104	22%	24%	29%	28%
39	Jura	-45%	18	-40%	98	250	17%	26%	17%	20%
40	Landes	-20%	32	28%	78	148	29%	15%	37%	30%
41	Loir-et-Cher	-18%	27	-37%	101	233	14%	11%	27%	16%
42	Loire	-17%	30	-36%	46	101	19%	25%	24%	13%
43	Haute-Loire	50%	27	42%	101	340	12%	19%	27%	13%
44	Loire-Atlantique	6%	83	36%	50	149	26%	25%	37%	17%
45	Loiret	-14%	48	92%	53	160	16%	32%	34%	23%
46	Lot	-32%	13	-24%	89	388	22%	35%	30%	19%
47	Lot-et-Garonne	18%	40	100%	75	250	15%	29%	33%	15%
48	Lozère	27%	14	-7%	197	320	24%	24%	15%	15%
49	Maine-et-Loire	-38%	32	-3%	42	82	27%	17%	35%	24%
50	Manche	-37%	29	-12%	61	131	23%	16%	34%	4%
51	Marne	-9%	41	-9%	69	167	17%	25%	22%	9%
52	Haute-Marne	6%	18	-25%	109	303	3%	24%	32%	13%
53	Mayenne	-27%	19	19%	58	185	20%	28%	22%	29%
54	Meurthe-et-Moselle	-18%	27	-34%	49	124	22%	22%	31%	38%
55	Meuse	-18%	14	-7%	63	196	6%	31%	33%	24%

		Personnes tuées					en moyenne 2013-2015 part dans la mortalité des personnes tuées			
					taux moyen 2013-2015					
		Evolution 2015/2010	total 2015	Evolution 2015/2014	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2015)	des 18-24 ans pour 1 million de 18 24 ans (pop. 2015)	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
56	Morbihan	-29%	34	-23%	50	159	26%	28%	32%	23%
57	Moselle	-14%	48	12%	42	106	27%	27%	23%	13%
58	Nièvre	-43%	12	-20%	66	201	17%	21%	26%	6%
59	Nord	20%	102	20%	33	72	24%	22%	28%	29%
60	Oise	30%	69	77%	64	134	15%	27%	29%	20%
61	Orne	28%	32	52%	92	291	15%	16%	17%	14%
62	Pas-de-Calais	3%	67	2%	47	101	20%	21%	35%	25%
63	Puy De Dôme	0%	43	16%	57	108	19%	23%	34%	21%
64	Pyrénées-Atlantiques	-8%	33	-21%	50	113	32%	15%	19%	17%
65	Hautes-Pyrénées	67%	20	5%	86	174	12%	20%	30%	34%
66	Pyrénées-Orientales	16%	29	38%	59	113	24%	19%	42%	33%
67	Bas-Rhin	-24%	35	-29%	37	84	15%	19%	34%	20%
68	Haut-Rhin	-35%	24	-33%	35	59	20%	19%	19%	16%
69	Rhône	-8%	69	44%	28	50	30%	25%	23%	23%
70	Haute-Saône	-50%	16	0%	69	154	12%	14%	36%	23%
71	Saône-et-Loire	-12%	45	18%	70	288	19%	31%	28%	17%
72	Sarthe	-14%	30	-12%	53	123	21%	22%	29%	31%
73	Savoie	-35%	20	11%	47	185	20%	23%	34%	20%
74	Haute-Savoie	-5%	37	-20%	51	146	26%	16%	39%	44%
75	Paris	9%	47	21%	17	17	39%	20%	25%	25%
76	Seine-Maritime	-36%	43	-20%	39	86	21%	31%	25%	32%
77	Seine-et-Marne	11%	91	10%	55	144	23%	28%	25%	25%
78	Yvelines	-34%	42	-11%	32	79	29%	25%	24%	22%
79	Deux-Sèvres	0%	37	48%	82	297	20%	27%	46%	24%
80	Somme	-33%	34	-28%	71	131	17%	19%	33%	13%
81	Tarn	-37%	31	-14%	79	180	20%	16%	26%	20%
82	Tarn-et-Garonne	-18%	28	17%	103	166	16%	20%	37%	24%
83	Var	-26%	67	-12%	68	126	38%	18%	27%	25%
84	Vaucluse	-48%	27	-46%	73	186	25%	14%	31%	25%
85	Vendée	-47%	37	-31%	63	285	22%	21%	39%	16%
86	Vienne	-22%	28	4%	62	105	19%	21%	30%	15%
87	Haute-Vienne	32%	25	4%	62	90	19%	24%	30%	15%
88	Vosges	-45%	22	-21%	67	141	21%	20%	25%	18%
89	Yonne	-3%	31	-9%	100	268	17%	25%	35%	20%
90	Territoire de Belfort	-14%	6	-14%	48	181	33%	33%	53%	25%
91	Essonne	3%	41	24%	27	70	25%	27%	19%	13%
92	Hauts-de-Seine	-7%	26	8%	15	14	49%	25%	24%	11%
93	Seine-Saint-Denis	-5%	37	0%	26	55	33%	27%	12%	19%
94	Val-de-Marne	-4%	26	4%	18	30	32%	43%	23%	21%
95	Val-d'Oise	-12%	29	12%	23	54	33%	32%	23%	28%
Métropole		**-13%**	**3 461**	**2%**	**52**	**117**	**23%**	**22%**	**29%**	**22%**
971	Guadeloupe	-38%	40	-33%	133	419	38%	19%	31%	38%
972	Martinique	-22%	29	-9%	78	274	45%	19%	49%	42%
973	Guyane	-22%	28	0%	109	271	25%	25%	26%	31%
974	La Réunion	21%	51	4%	55	134	35%	19%	32%	40%
976	Mayotte	600%**	7	75%	24	86	44%	31%	7%	8%
Ensemble des DOM		**-14%**	**155**	**-10%**	**77**	**214**	**36%**	**21%**	**33%**	**37%**
France métropole+DOM		**-13%**	**3 616**	**2%**	**53**	**120**	**24%**	**22%**	**30%**	**23%**
977	Saint Barthélémy*	ND	2	ND	177	427	60%	0%	75%	75%
978	Saint Martin*	0%	5	-17%	119	283	54%	15%	60%	71%
986	Wallis et Futuna*	ND	0	ND	0	ND	0%	ND	ND	ND
987	Polynésie Française*	-56%	15	-12%	72	98	46%	10%	55%	59%
988	Nouvelle Calédonie*	-31%	49	-26%	157	476	7%	15%	59%	42%
Total COM/POM		**-35%**	**71**	**-20%**	**116**	**246**	**21%**	**14%**	**58%**	**48%**

Accidentalité : source ONISR (fichier BAAC)
Population 2015 : Source Insee
Remarque : pour certains départements où le nombre de personnes tuées est réduit, les conclusions seront à nuancer.
* Population 2012 ou 2013 au dernier recensement Insee
** Pourcentage non représentatif pour Mayotte

Indicateurs régionaux de sécurité routière

Anciennes régions

	Personnes tuées					en moyenne 2013-2015 part dans la mortalité des personnes tuées			
				taux moyen 2013-2015					
	Evolution 2015/2010	total 2015	Evolution 2015/2014	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2015)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2015)	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	-29%	59	-31%	36	75	17%	19%	28%	18%
Aquitaine	8%	240	28%	61	127	25%	17%	28%	24%
Auvergne	-2%	109	17%	74	162	16%	21%	32%	17%
Basse-Normandie	-11%	96	16%	59	147	18%	20%	27%	10%
Bourgogne	-18%	113	-8%	71	193	19%	24%	29%	20%
Bretagne	-19%	148	-17%	49	114	23%	19%	31%	19%
Centre	-23%	178	-5%	72	179	15%	21%	29%	19%
Champagne-Ardenne	-1%	92	-9%	69	180	14%	21%	26%	11%
Corse	-3%	35	46%	100	285	30%	30%	32%	20%
Franche-Comté	-42%	67	-31%	72	166	21%	22%	29%	18%
Haute-Normandie	-32%	78	-17%	47	124	25%	28%	26%	29%
Ile-de-France	-5%	339	8%	26	53	31%	28%	22%	21%
Languedoc-Roussillon	-4%	240	15%	79	134	23%	20%	36%	33%
Limousin	4%	54	17%	65	84	15%	20%	28%	19%
Lorraine	-24%	111	-13%	50	124	22%	24%	27%	23%
Midi-Pyrénées	-18%	201	-6%	67	122	19%	21%	29%	23%
Nord	13%	169	12%	38	81	22%	22%	31%	27%
Pays-de-la-Loire	-23%	201	2%	52	152	24%	23%	34%	22%
Picardie	-4%	139	19%	67	152	19%	24%	32%	20%
Poitou-Charentes	-21%	147	14%	75	205	18%	22%	36%	27%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	-20%	310	-8%	66	158	35%	23%	27%	25%
Rhône-Alpes	-12%	335	15%	48	111	24%	22%	29%	25%
Métropole	**-13%**	**3 461**	**2%**	**52**	**117**	**23%**	**22%**	**29%**	**22%**

Accidentalité : source ONISR (fichier BAAC)
Population 2015 : source Insee

Nouvelles régions (à partir du 1er janvier 2016)

	Personnes tuées					en moyenne 2013-2015 part dans la mortalité des personnes tuées			
				taux moyen 2013-2015					
	Evolution 2015/2010	total 2015	Evolution 2015/2014	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2015)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2015)	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-Champagne-Ardennes-Lorraine	-19%	262	-16%	50	120	18%	22%	27%	18%
Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes	-4%	441	22%	66	144	21%	19%	31%	24%
Auvergne-Rhône-Alpes	-10%	444	15%	52	119	22%	22%	30%	23%
Normandie	-22%	174	-2%	52	134	22%	24%	26%	17%
Bourgogne-Franche-Comté	-29%	180	-18%	71	181	20%	23%	29%	19%
Bretagne	-19%	148	-17%	49	114	23%	19%	31%	19%
Centre-Val de Loire	-23%	178	-5%	72	179	15%	21%	29%	19%
Corse	-3%	35	46%	100	285	30%	30%	32%	20%
Ile-de-France	-5%	339	8%	26	53	31%	28%	22%	21%
Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées	-11%	441	5%	73	128	21%	21%	33%	29%
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	4%	308	15%	47	102	21%	23%	32%	23%
Pays-de-la-Loire	-23%	201	2%	52	152	24%	23%	34%	22%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	-20%	310	-8%	66	158	35%	23%	27%	25%
Métropole	**-13%**	**3461**	**2%**	**52**	**117**	**23%**	**22%**	**29%**	**22%**

Accidentalité : source ONISR (fichier BAAC)
Population 2015 : source Insee

Indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute)

Libéllé communauté d'agglomération de plus de 150 000 hab (sauf Paris) (population 2013) ****	Population 2013	Personnes tuées						En moyenne 2011-2015 part dans la mortalité des personnes tuées				
		Tués 2015	Tués 2014	Tués 2013	Tués 2012	Tués 2011	Taux moyen 2011-2015 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
Paris (grande couronne) **	5 280 692	175	169	142	168	173	31	17%	5%	29%	27%	25%
Paris (petite couronne) *	3 050 745	48	47	60	48	54	17	42%	2%	37%	29%	18%
Paris ***	2 254 262	46	39	29	39	50	18	49%	7%	37%	20%	21%
Métropole de LYON	1 358 625	29	26	19	24	30	19	35%	5%	34%	27%	23%
Métropole Européenne de Lille	1 145 501	27	22	16	24	19	19	28%	8%	33%	21%	30%
CU de Marseille Provence Métropole (Mpm)	1 061 123	38	41	42	35	37	36	26%	2%	47%	30%	14%
Bordeaux Métropole	763 485	12	13	9	18	19	19	17%	6%	44%	37%	35%
Toulouse Métropole	748 149	18	12	11	13	14	18	16%	7%	50%	22%	25%
Nantes Métropole	625 118	10	13	17	10	14	20	30%	9%	25%	31%	33%
Métropole Nice Côte d'Azur	542 891	26	23	18	23	16	39	28%	7%	42%	21%	22%
Métropole Rouen Normandie	498 448	14	15	15	17	14	30	13%	5%	29%	43%	27%
EuroMétropole de Strasbourg	483 194	7	9	8	10	6	17	18%	23%	25%	20%	19%
Grenoble-Alpes-Métropole	450 494	10	3	21	5	11	22	28%	16%	28%	22%	22%
Montpellier Méditerranée Métropole	449 026	18	28	14	18	25	46	17%	3%	41%	21%	40%
Rennes Métropole	438 526	5	8	9	9	12	20	28%	19%	19%	21%	36%
CA Toulon Provence Méditerranée	432 138	8	14	12	22	13	32	26%	4%	52%	35%	25%
CA Saint Etienne Métropole	397 384	11	9	10	8	8	23	41%	2%	22%	20%	20%
CA du Pays d'Aix en Provence (Capa)	392 612	23	21	26	26	34	66	15%	2%	31%	26%	22%
CA Tours (Plus)	297 232	3	6	6	7	14	24	39%	6%	19%	17%	10%
CA Clermont Communauté	291 433	5	4	8	6	10	23	24%	3%	36%	30%	25%
CA Orléans Val de Loire (Agglo)	284 234	8	6	6	5	6	22	26%	0%	35%	32%	23%
CA Angers Loire Métropole	279 441	5	6	8	5	7	22	39%	3%	29%	32%	25%
CA Mulhouse Alsace Agglomération (M2A)	271 440	4	4	1	6	3	13	11%	11%	11%	17%	13%
CA Perpignan Méditerranée (PMCA)	266 611	8	10	12	15	14	44	17%	3%	31%	24%	46%
CU du Grand Nancy	259 813	3	6	5	5	5	18	29%	4%	33%	25%	29%
CU Grand Dijon	254 387	4	5	5	4	8	20	23%	8%	38%	19%	38%
CA de Nîmes Métropole	249 966	12	4	11	13	14	43	17%	2%	24%	24%	36%
CA de Lens - Liévin	244 468	7	8	13	3	4	29	31%	9%	26%	34%	36%
CA Caen la Mer	241 959	5	6	5	5	5	21	27%	0%	19%	27%	36%
CA Havraise (Co.D.A.H.)	239 759	4	7	1	11	7	25	30%	3%	33%	23%	20%
CA de Béthune Bruay Noeux et Environs	228 802	5	8	8	6	7	30	26%	3%	29%	18%	14%
CA Metz Métropole	226 280	5	4	8	5	4	23	19%	8%	19%	27%	32%
CA Reims Métropole	223 787	1	5	2	3	6	15	24%	12%	29%	24%	25%
CA Valence-Romans Sud Rhône-Alpes	218 098	17	7	19	16	12	65	17%	6%	21%	27%	31%
Brest Métropole	213 171	3	4	3	2	5	16	47%	6%	24%	12%	21%
CA Limoges Métropole	210 534	9	4	8	7	6	32	24%	0%	21%	24%	22%
CA Lorient Agglomération	206 982	2	13	9	7	9	39	25%	5%	18%	23%	22%
CU le Mans Métropole	204 873	2	9	3	9	4	26	7%	11%	33%	15%	23%
CU de Dunkerque	202 285	5	7	6	7	5	30	17%	3%	23%	33%	13%
CA Valenciennes Métropole	192 893	5	6	3	4	3	22	43%	14%	19%	10%	27%
CA du Grand Avignon (Coga)	188 040	5	8	8	12	8	44	17%	5%	20%	5%	34%
CA du Grand Besançon	184 207	6	8	9	6	3	35	13%	3%	13%	34%	30%
CA de Sophia Antipolis	180 060	12	8	9	8	15	58	19%	10%	35%	35%	33%
CA Amiens Métropole	179 103	3	6	4	4	7	27	25%	13%	17%	17%	29%
CA de la Rochelle	169 573	6	3	1	8	3	25	24%	10%	10%	19%	30%
CA des Pays de Lérins	161 314	4	9	8	8	8	46	35%	3%	49%	24%	31%
CA de la Porte du Hainaut	159 706	5	3	11	4	3	33	19%	8%	15%	23%	30%
CA du Douaisis [c.A.D.]	153 317	2	1	4	3	2	16	17%	8%	25%	42%	45%

* Regroupe toutes les Communautés d'agglomération qui se trouvent dans les départements de la petite couronne à savoir Hauts-de-Seine (92), Seine-Saint-Denis (93) et Val-de-Marne (94), y compris celles de moins de 150 000 habitants.
** 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.
*** Arrondissements parisiens du département 75.
**** Communautés d'agglomérations définies par l'INSEE au 1er janvier 2015.

Le fichier national des données BAAC - définitions

Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation

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

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

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

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

Parmi les **victimes**, on distingue :

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

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

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

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 :

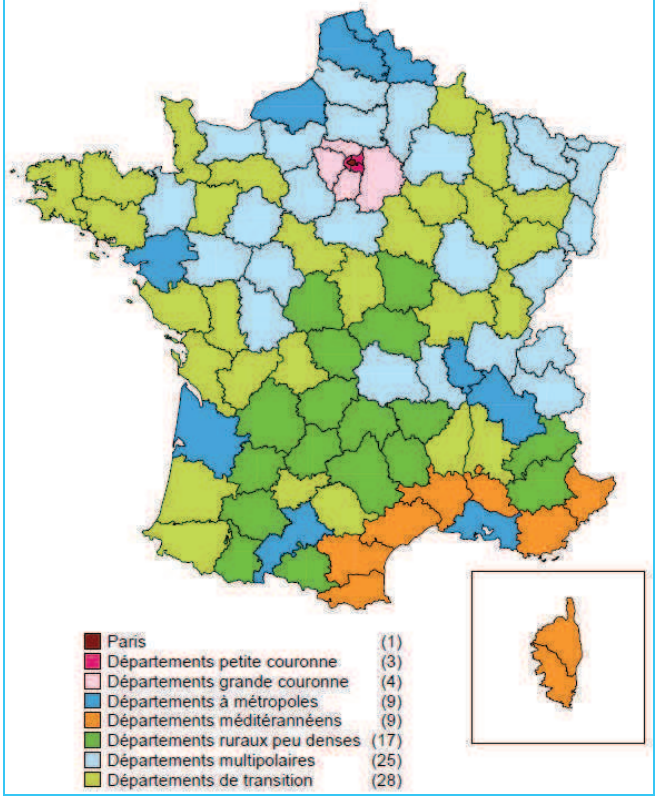
http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/series-statistiques

Analyse Générale

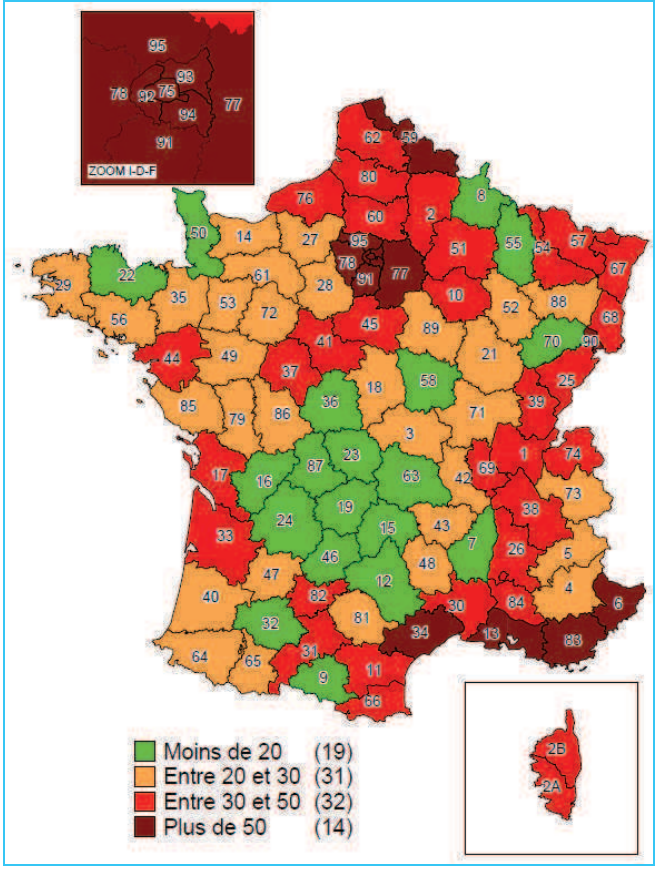
Les territoires métropolitains	18
Les Outre-mer	22
Les usagers	24
L'âge	26
La typologie des accidents	28
L'évolution et saisonnalité de la mortalité routière	30
La France dans l'Europe de la sécurité routière	32
Le coût de l'insécurité routière	34
Blessés graves et séquelles	35
Perspective à l'horizon 2020 et grands enjeux	36

Les territoires métropolitains

Familles de départements définies pour les indicateurs locaux de sécurité routière



Nombre moyen annuel de tués pour 10 000 km de routes sur la période 2013-2015 par département



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 14 ont ainsi été construits sur 3 ans, 2013 à 2015.

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

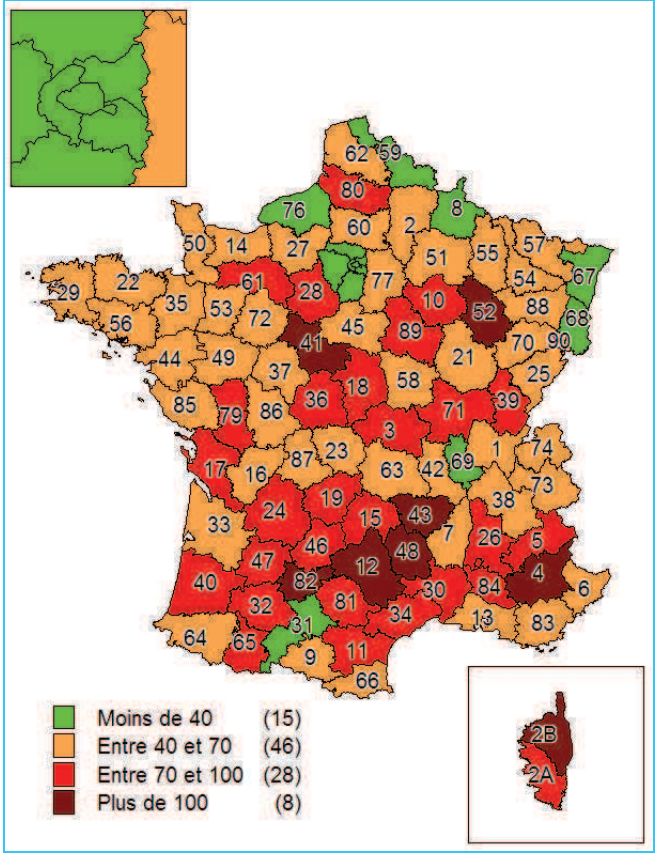
La nature et la longueur du réseau routier varient fortement d'un département à l'autre. La longueur varie de moins de 3 000 km pour Paris, les départements de petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) et le Territoire de Belfort, à plus de 20 000 km pour la Gironde, le Puy-de-Dôme et les Côtes-d'Armor. Si les proportions d'autoroutes et de routes nationales varient peu (entre 0 % et 3 % chacune), 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) : 14 % (en Seine-Saint-Denis) à 64 % (dans l'Aube) ;
- voies communales (hors Paris dont seul 1 km sur 1 626 n'est pas sur une voie communale) : 34 % (dans l'Aube) à 84 % (en Seine-Saint-Denis).

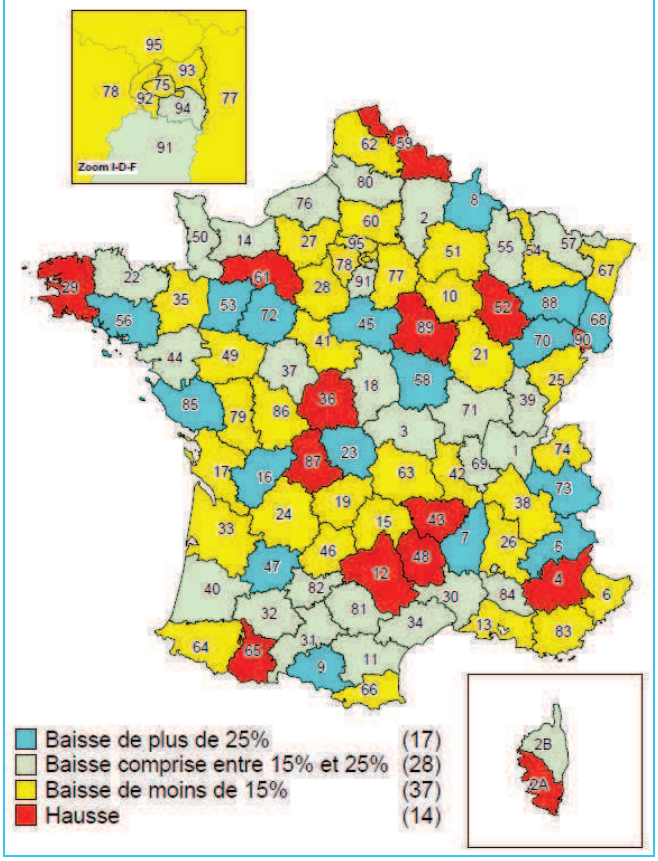
Le nombre annuel moyen de personnes tuées pour 10 000 km de route sur la période 2013-2015 est compris entre 6 pour la Creuse et plus de 100 pour les départements de la petite couronne, les Bouches-du-Rhône et Paris (236).

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.

Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2013-2015, par département



Évolution de la mortalité par million d'habitants entre 2010-2012 et 2013-2015, par département



Mortalité par million d'habitants dans les départements

Pour les départements de métropole, sur la période 2013-2015, le nombre de personnes tuées par million d'habitants et par an varie entre 15 pour le département des Hauts-de-Seine et 125 pour les Alpes-de-Haute-Provence (avec une valeur de 197 pour la Lozère, dont la population est bien inférieure à celle des autres départements). La moyenne de la métropole se situe à 52, proche de la moyenne européenne. 31 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 31. Seuls 7 départements sont en-dessous de cette valeur sur 2013-2015 : Paris, 5 départements d'Île-de-France et le Rhône.

Entre la période 2010-2012 et la période 2013-2015, la mortalité par million d'habitants a diminué de 14 % en métropole. Dans 49 départements, ce taux a diminué plus fortement, jusqu'à - 43 % pour le département des Hautes-Alpes[1]. Dans 14 départements, il est en hausse, jusqu'à + 47 % dans l'Aveyron.

La mortalité des jeunes de 18-24 ans par million de jeunes de cette classe d'âge varie de 14 pour les Hauts-de-Seine à 463 pour les Alpes-de-Haute-Provence. Dans la moitié des départements, ce taux est supérieur à 150, soit près de 3 fois la mortalité par million d'habitants tous âges confondus.

Types d'accidents dans les départements

Les chiffres indiqués dans cette partie portent sur la période 2013-2015 en métropole.

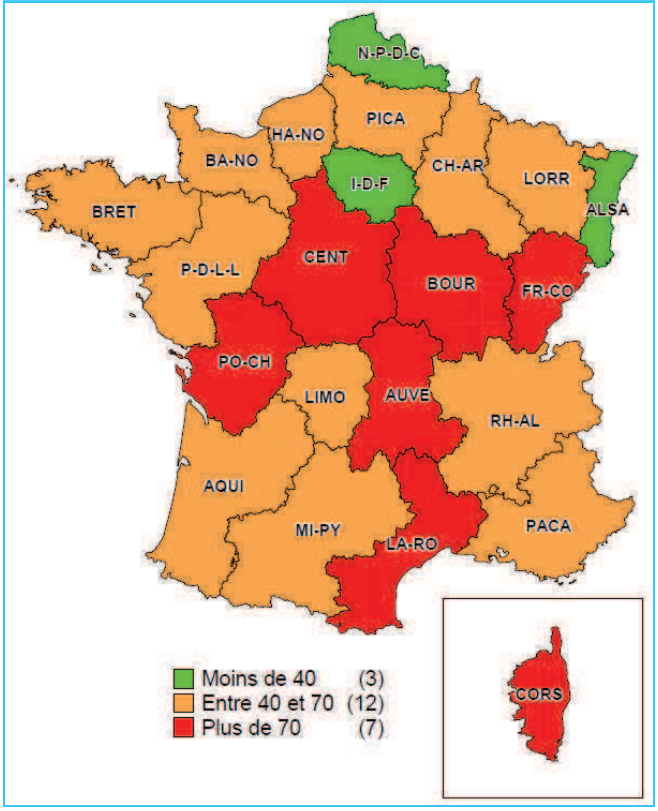
La part des **usagers de deux-roues motorisés** parmi les personnes tuées en métropole est de 23 %. Dans six départements d'Île-de-France ou du sud, plus d'une personne tuée sur trois est un usager de deux-roues motorisé : Alpes-de-Haute-Provence, Corse-du-Sud, Alpes-Maritimes, Hauts-de-Seine, Paris et Var.

29 % des personnes tuées le sont dans un accident dans lequel un conducteur a un taux d'**alcoolémie** supérieur ou égal à 0,5 g/l. Cette proportion dépasse 40 % dans six départements : le Territoire de Belfort, les Deux-Sèvres, l'Hérault, la Haute-Corse, l'Ariège[1] et les Pyrénées-Orientales.

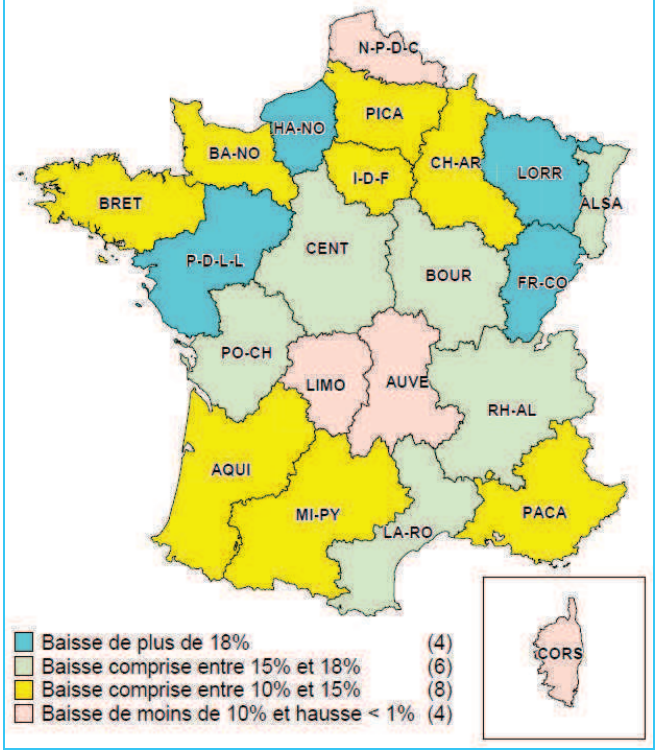
22 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur novice. Cette part varie de 10 % dans la Creuse à 43 % dans le Val-de-Marne.

[1] Le nombre de personnes tuées dans ces départements est réduit et les conclusions sont donc à nuancer (entre 21 et 40 personnes tuées sur 2013-2015).

Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2013-2015, par région



Évolution de la mortalité par million d'habitants entre 2010-2012 et 2013-2015, par région



Mortalité par million d'habitants dans les régions

Les chiffres indiqués sur les régions portent sur la période 2013-2015.

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.

Il est à noter que la région Île-de-France regroupe 10 % des usagers tués et 33 % des accidents corporels de métropole.

La mortalité par million d'habitants et par an varie de 26 pour l'Île-de-France, puis 36 pour l'Alsace, à 79 pour le Languedoc-Roussillon et 100 pour la Corse. 8 régions sur 22 ont un taux inférieur à la moyenne nationale de 52, toutes dans la moitié nord.

Entre les périodes 2010-2012 et 2013-2015, 13 régions connaissent une baisse de la mortalité par million d'habitants plus importante que la baisse moyenne nationale, jusqu'à - 22 % pour les Pays-de-la-Loire. La mortalité ramenée à la population augmente dans une seule région, et ce de manière faible : + 1 % en Corse.

La mortalité des 18-24 ans par million d'habitants de la classe d'âge et par an est inférieure à 100 dans trois régions : l'Île-de-France (53), l'Alsace (75) et le Nord-Pas-de-Calais (81). Elle est supérieure à 200 dans deux régions : en Corse (285) et en Poitou-Charentes (205).

Types d'accidents dans les régions

La part des usagers de **deux-roues motorisés** dans la mortalité sur la période 2013-2015 varie de 14 % ou 15 % pour la Champagne-Ardenne, le Limousin et le Centre, à 31 % pour l'Île-de-France et 35 % en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

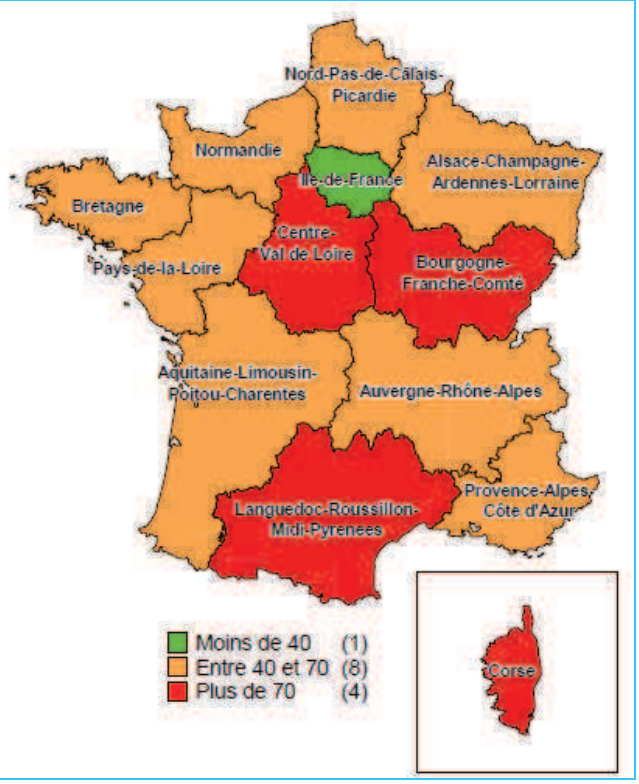
Cette variation reflète des pratiques de mobilité différentes. Les régions Île-de-France, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Rhône-Alpes regroupent 37 % des usagers de deux-roues motorisés tués sur la période 2013-2015, mais elles rassemblent également 38 % du parc de deux-roues motorisés[1].

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 36 % pour le Poitou-Charentes et le Languedoc-Roussillon.

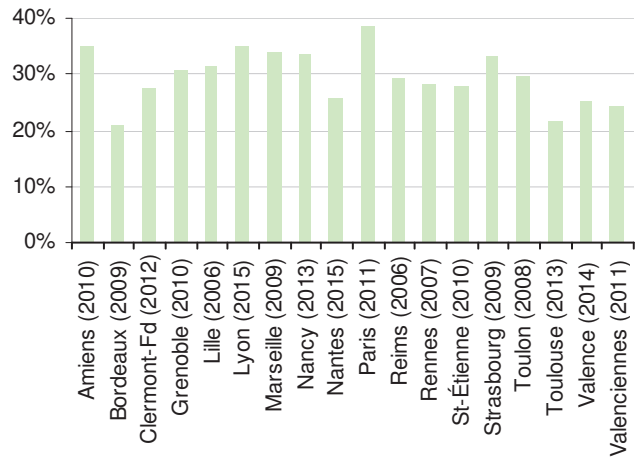
La part de la mortalité routière des accidents impliquant un **conducteur novice** varie de 17 % en Aquitaine à 30 % en Corse.

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

Taux de mortalité sur la période 2013-2015 par nouvelle région

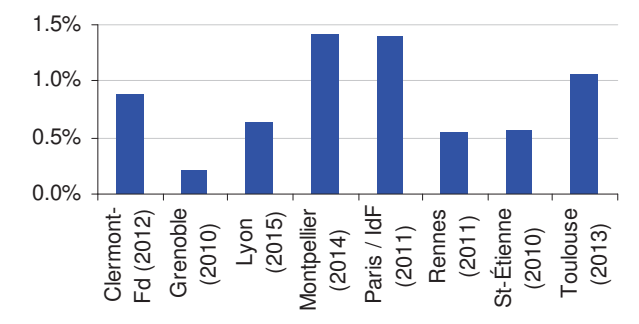


Part modale de la marche dans quelques agglomérations françaises



Sources : Enquêtes ménages déplacements.

Part modale des deux-roues motorisés dans quelques agglomérations françaises



Sources : Enquêtes ménages déplacements

Mortalité par million d'habitants dans les nouvelles régions

L'amplitude de variation de la mortalité par million d'habitants entre les nouvelles régions reste la même qu'entre les anciennes, les régions avec le plus faible et le plus fort taux (respectivement l'Île-de-France et la Corse) n'ont pas fusionné avec d'autres régions. De la même manière, les régions avec les évolutions les plus et les moins favorables de ce taux (respectivement les Pays-de-la-Loire et la Corse) n'ont pas fusionné avec d'autres régions.

Les agglomérations

Les chiffres indiqués sur les agglomérations portent sur la période 2011-2015 en métropole.

Le tableau des indicateurs urbains de sécurité routière en page 15 recense les accidents survenus dans les métropoles ou communautés urbaines de plus de 150 000 habitants sur la période 2011-2015. Ces 45 structures de province ainsi que Paris et l'ensemble de la petite et de la grande couronne représentent 70 % des personnes tuées en agglomération en 2015 pour la France métropolitaine.

En agglomération, deux personnes tuées sur trois sont des **usagers vulnérables (deux-roues motorisés, piétons et cyclistes)**. Cette proportion est même de 93 % à Paris. Elle est de plus des trois quarts dans certaines communautés d'agglomération : petite couronne parisienne, Marseille Provence Métropole, Métropole Nice Côte d'Azur, Toulon Provence Méditerranée.

Les usagers de **deux-roues motorisés** représentent 30 % des personnes tuées en agglomération pour une part modale (en nombre de déplacements) inférieure à 2 %[1]. Dans certaines métropoles, sans que leur part modale ne dépasse 2 %, un usager tué sur deux est un usager de deux-roues motorisés : Toulon Provence Méditerranée, Toulouse Métropole et Marseille Provence Métropole.

Un tiers des personnes tuées en agglomération sont des **piétons**. Ce taux est du même ordre de grandeur que celui de leur part modale (en nombre de déplacements) dans les agglomérations PDU[3 et 2]. À Paris, où la part modale est de 40 %, les piétons représentent la moitié des personnes tuées.

Dans les agglomérations, la mortalité **cycliste** reste peu élevée (7 % des personnes tuées) avec une part modale (en nombre de déplacements) comprise entre 1 % (Saint-Étienne Métropole) et 8 % (CA de la Rochelle) suivant les agglomérations[3].

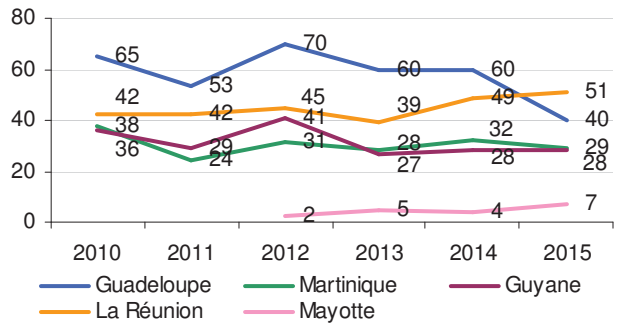
[1] Données issues des enquêtes ménages déplacements (EMD) - source Cerema.
[2] Agglomérations de plus de 100 000 habitants à plan de déplacement urbain obligatoire.
[3] *L'usage du vélo en milieu urbain, une pratique qui se développe : des freins à desserrer*, Certu, 2013.

Les Outre-mer

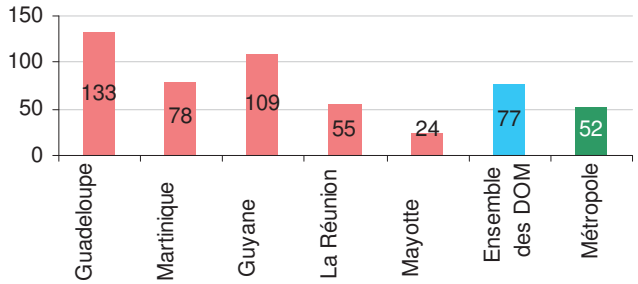
Les Outre-mer habités comprennent :
- les départements (et régions) d'Outre-mer (DROM ou DOM) : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte ;
- les collectivités d'Outre-mer (COM) : Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, la Polynésie française et les Îles Wallis-et-Futuna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

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

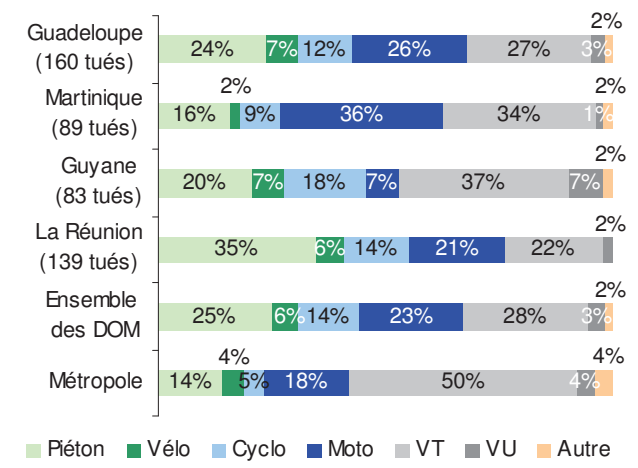
Évolution du nombre de personnes tuées dans les DOM entre 2010 et 2015



Nombre de personnes tuées par million d'habitants dans les DOM



Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement sur la période 2013-2015



Accidentalité dans les DOM

Le bilan pour l'année 2015 des cinq départements d'Outre-mer, qui représentent 3 % de la population française, est le suivant :
- 2 051 accidents corporels, soit 3 % des accidents corporels en France ;
- 155 personnes tuées, soit 4 % de la mortalité routière pour la France ;
- 2 582 personnes blessées, soit 4 % des blessés en France, dont 1 122 blessés hospitalisés.

Alors que la mortalité augmente de + 2,3 % entre 2014 et 2015 en métropole, **elle baisse de - 10 % dans les départements d'Outre-mer**. Cette baisse est liée à celle enregistrée en **Guadeloupe**, où le nombre de décès passe de 60 en 2014 à 40 en 2015.

Le nombre annuel de personnes tuées par million d'habitants, calculé en moyenne sur 2013-2015, est globalement plus élevé dans les DOM qu'en métropole. Alors qu'il est de 52 en métropole, il est de 55 à La Réunion, 78 en Martinique, 109 en Guyane et 133 en Guadeloupe. Dans ces deux derniers DOM, il reste supérieur au taux le plus élevé des pays de l'Union européenne (105 en Lettonie en 2014[1]) et se situe au même niveau que les taux observés dans certains pays d'Amérique du Sud[2] (120 au Chili et 123 en Argentine en 2013). Pour Mayotte, il est aujourd'hui de 24, mais l'enregistrement des statistiques d'accidents n'est pas encore systématique.

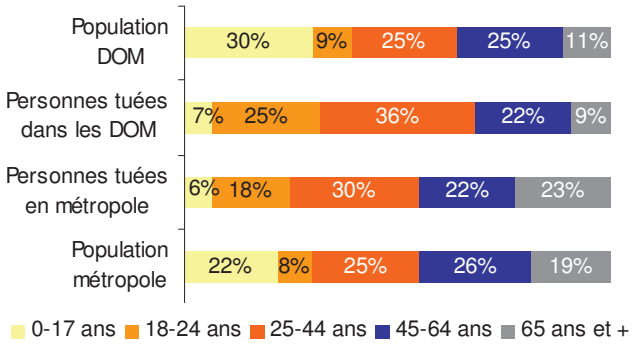
L'insécurité routière dans les DOM diffère de la métropole car ils ont leur contexte propre (mobilité, démographie, relief, réseau routier, climat, équilibre jour/nuit, pratiques locales, différences sociales et culturelles), mais on retrouve les grands enjeux de la métropole à des degrés divers.

Les usagers vulnérables

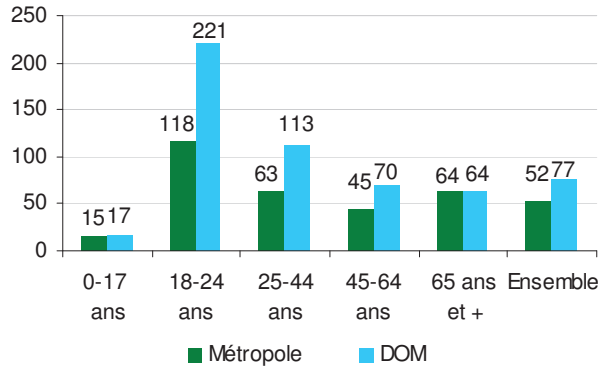
Leur part dans la mortalité routière est plus forte qu'en métropole (41 %) : de 52 % en Guyane à 76 % à la Réunion. Sur 2013-2015, les **deux-roues motorisés** représentent 37 % de la mortalité dans les DOM, contre 23 % en métropole ; les cyclomotoristes y représentent 14 % de la mortalité contre 5 % en métropole. La part des motocyclistes parmi les personnes tuées est particulièrement importante en Martinique et en Guadeloupe (respectivement 36 % et 26 %), celle des cyclomotoristes est plus importante en Guyane (18 %). Le casque est moins porté qu'en métropole : parmi les cas renseignés, la moitié des usagers de 2RM tués dans les DOM ne portaient pas de casque, contre 5 % en métropole. Les **piétons** représentent 25 % de la mortalité dans les DOM contre 14 % en métropole. Cette part atteint 35 % à La Réunion.

[1] *Road Safety in the European Union*, Commission Européenne, 2015.
[2] *Road Safety Annual Report 2015*, OCDE et ITF, 2015.

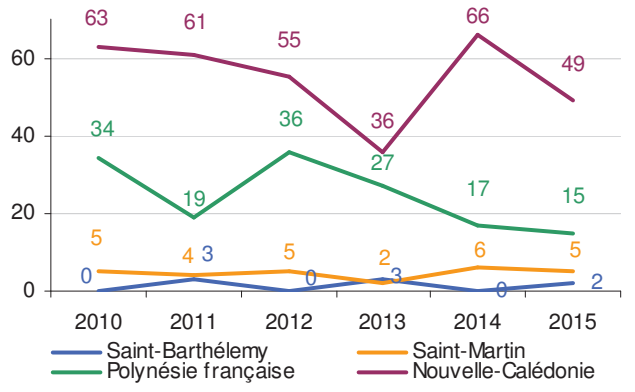
Répartition de la population (2015) et des personnes tuées (moyenne 2013-2015) selon l'âge



Mortalité par million d'habitants (moyenne 2013-2015) selon l'âge dans les DOM et en métropole



Évolution du nombre de personnes tuées dans les COM entre 2010 et 2015



Statistiques d'accidents dans les COM en 2015

	Population (milliers d'hab.)	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont BH
St-Barthélemy	9	16	2	19	18
St-Martin	36	26	5	42	29
Polynésie française	274	139	15	171	103
Nouvelle-Calédonie	321	363	49	542	290
Ensemble des COM[1]	**641**	**544**	**71**	**774**	**440**

Une population jeune

Un tiers de la population des DOM est âgé 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 une **surreprésentation des jeunes de 18 à 24 ans dans la mortalité des DOM** : en moyenne annuelle sur 2013-2015, 221 jeunes de 18 à 24 ans ont été tués par million de jeunes des DOM de cette classe d'âge, contre 118 en métropole.

Les personnes de 25 à 44 ans ont également un taux de mortalité bien plus important dans les DOM qu'en métropole (elles représentent 36 % des tués dans les DOM et 30 % en métropole alors que leur part dans la population est identique).

Pour les moins de 17 ans et les plus de 65 ans, les taux de mortalité observés dans les DOM sont très proches de ceux de métropole.

Accidentalité dans les COM[1]

Le bilan pour l'année 2015 est le suivant :

- 544 accidents corporels (dont 139 en Polynésie française et 363 en Nouvelle-Calédonie) ;
- 71 personnes tuées (dont 15 en Polynésie française et 49 en Nouvelle-Calédonie) ;
- 774 personnes blessées, dont 440 blessés hospitalisés (103 blessés hospitalisés en Polynésie française et 290 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 trois fois supérieure à celle de l'ensemble de la population, comme dans les DOM (le rapport n'est que de deux en métropole).

La part des usagers de **deux-roues motorisés** est particulièrement élevée en Polynésie française où ceux-ci constituent près de la moitié des personnes tuées sur les routes entre 2013 et 2015.

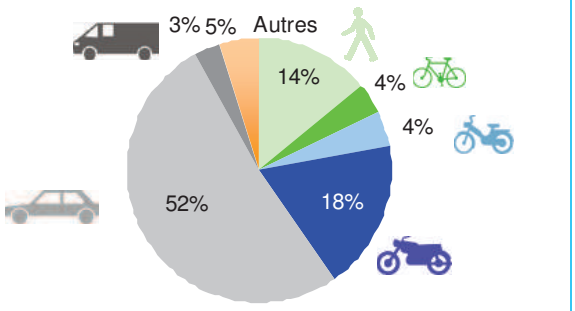
Alcool et stupéfiants

Sur 2013-2015, 33 % 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 37 % avec un conducteur positif aux stupéfiants (contre resp. 29 % et 23 % en métropole). En Martinique, ces taux sont de 49 % et 42 % ; en Polynésie française 55 % et 59 % ; en Nouvelle-Calédonie, 59 % et 42 %.

[1] Hors Saint-Pierre et Miquelon et Wallis-et-Futuna pour lesquelles aucune donnée d'accidents n'est disponible en 2015.

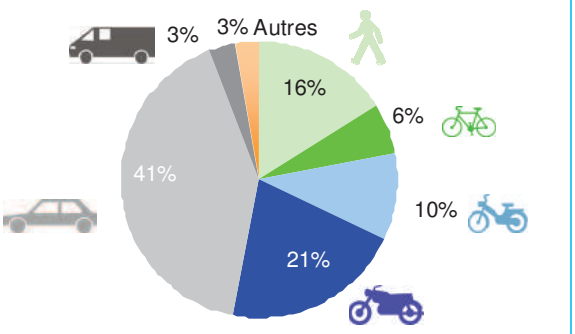
Les usagers

Personnes tuées



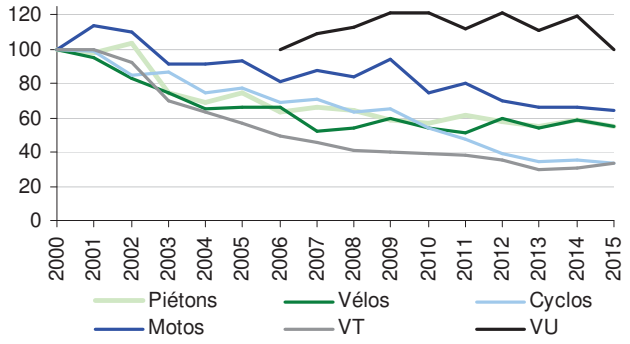
Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
468	149	155	614	1796	120	159	**3461**

Personnes blessées hospitalisées

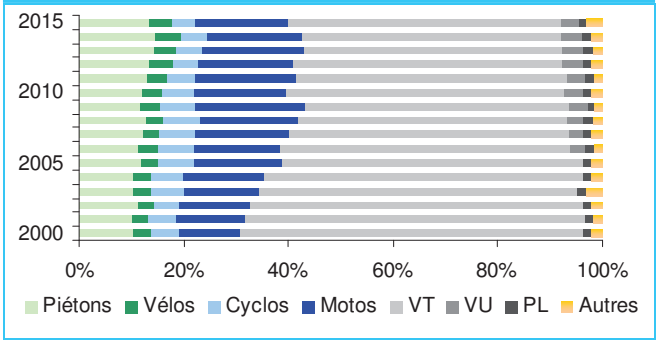


Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
4331	1516	2683	5514	11021	798	732	**26595**

Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers ; base 100 en 2000 (2006 pour VU[1])



Évolution de la répartition des personnes tuées par catégorie d'usagers



Le **véhicule de tourisme** reste le mode de déplacement associé au plus grand nombre de victimes (blessés hospitalisés et tués) : leurs usagers constituent **la moitié** des personnes tuées sur la route et 41 % des blessés hospitalisés.

Les usagers de deux-roues motorisés représentent 22 % des tués (dont 18 % pour les motocyclistes et 4 % pour les cyclomotoristes), et 31 % des blessés hospitalisés (respectivement 20 % et 10 %).

Les **piétons** constituent 14 % de la mortalité routière et 16 % des blessés hospitalisés. Les **cyclistes** présentent des parts plus faibles avec 4 % de la mortalité et 6 % 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 6 % des blessés hospitalisés. Parmi ces 159 personnes tuées, 43 l'ont été dans l'accident d'autocar de Puisseguin le 23 octobre 2015.

Évolution 2000-2015

La réduction de la mortalité routière intervenue depuis 2000 n'a pas bénéficié de façon identique à toutes les catégories d'usagers. La proportion d'usagers de véhicules de tourisme dans la mortalité a notablement diminué (65 % en 2000) alors que celle des usagers de deux-roues motorisés s'est accrue (17 % en 2000), de même que celle des piétons (10 % en 2000).

Depuis 2000, le nombre de **piétons** et de **cyclistes** tués a baissé de - 45 % (soit une baisse de - 3,9 % par an en moyenne). Ces gains ont été obtenus pour l'essentiel dans la première moitié de la période. Depuis 2010, on observe une baisse plus lente chez les piétons (- 0,7 % par an) et une légère hausse chez les cyclistes (+ 0,3 % par an).

Les **cyclomotoristes** présentent avec les véhicules de tourisme la plus forte baisse de la mortalité entre 2000 et 2015, avec une diminution de - 66 % des tués (- 7 % par an). *A contrario*, le nombre de **motocyclistes** tués n'a baissé que de - 35 % sur cette période (soit - 2,9 % par an). Depuis 2010, la mortalité des cyclomotoristes a diminué de - 38 % alors que celle des motocyclistes a baissé de - 13 %.

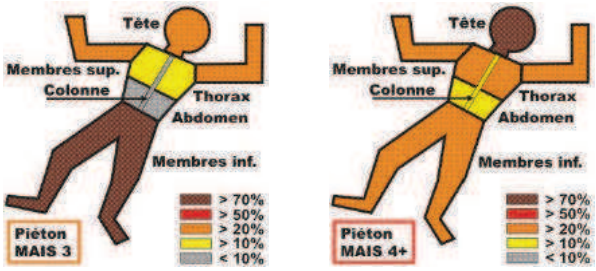
Les usagers de véhicules de tourisme présentent la **plus forte baisse** de la mortalité entre 2000 et 2015, avec une baisse de - 66 % (soit une baisse de - 7 % par an en moyenne). Depuis 2010, la baisse est de - 15 % (- 3,2 % par an). Après une augmentation de 2006 à 2009, la mortalité des usagers de **véhicules utilitaires** a stagné jusqu'en 2014 avant de chuter nettement en 2015 (- 16 %)[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.

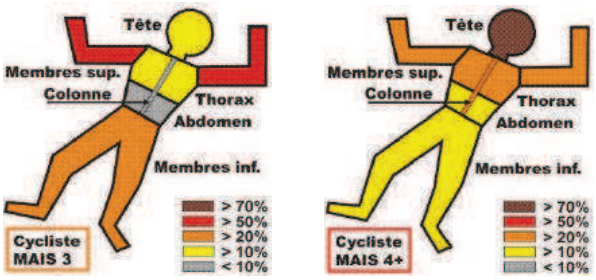
Part dans le trafic des véhicules motorisés en 2015		Part des usagers dans la mortalité 2015
	1,9%	4%
		18%
	76%	52%
	17%	3%
	4,5%	1,6%

Blessures graves des usagers vulnérables

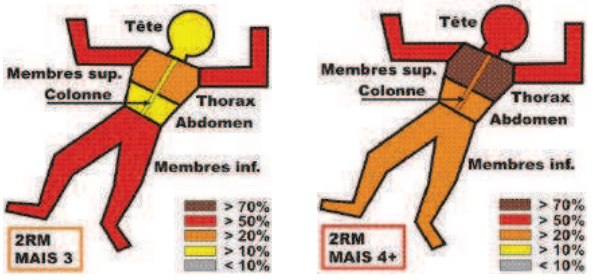
M.AIS 3 : usagers avec au moins une lésion de niveau AIS 3, les lésions de niveau 1 et 2 sont représentées.
M.AIS 4+ : usagers avec au moins une lésion de niveau 4 ou 5, les lésions de niveau 1, 2 et 3 sont représentées.
Un usager présente en général plusieurs lésions
(source : Registre du Rhône 2006-2012 – voir p122)



84 % des piétons M.AIS 4+ sont blessés à la tête, 48 % au thorax, 47 % aux membres inférieurs.



76 % des cyclistes M.AIS 4+ sont blessés à la tête, 37 % à la face, 40 % au thorax et 34 % aux membres supérieurs.



72 % des 2RM M.AIS 4+ sont blessés au thorax, 52 % à la tête, 51 % aux membres supérieurs.

Exposition au risque

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

Hommes et femmes

En 2015, **trois fois plus d'hommes (2 604) que de femmes (857) ont été tués**. 11 % des **hommes tués** sont des piétons, 77 % des conducteurs et 12 % des passagers. 20 % des **femmes tuées** sont des piétonnes, 43 % des conductrices et 37 % des passagères. 39 % des hommes tués sont des conducteurs de véhicules de tourisme et 9 % des passagers, contre 35 % et 28 % pour les femmes.

Les hommes représentent 84 % des conducteurs cyclistes tués, 93 % de ceux de cyclomoteurs, 97 % de ceux de motocyclettes, et 77 % de ceux de véhicule de tourisme. En revanche, ils forment 62 % des piétons tués, 51 % des piétons blessés légers et 50 % des passagers de véhicule de tourisme tués.

Gravité

Le fichier BAAC fait apparaître en 2015 un ratio de 13,0 personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés (en légère augmentation : 12,6 en 2013 et 12,7 en 2014). Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés est de 6 pour les cyclomotoristes, 10 pour les cyclistes, 11 pour les piétons et les motocyclistes, 15 pour les occupants de véhicules utilitaires, 16 pour les occupants de véhicules de tourisme, et 22 pour les occupants de PL (un ratio très fluctuant pour cette catégorie d'usagers du fait du nombre réduit de décès enregistrés).

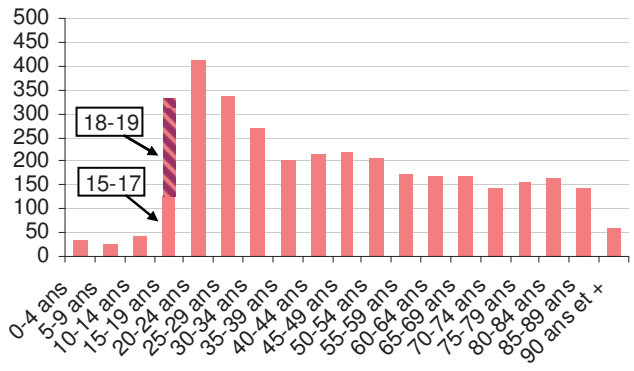
Les accidents semblent plus graves pour les usagers « carrossés » (véhicules de tourisme, utilitaires, poids lourds) que pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés). Ceci s'explique en partie par le fait que les usagers vulnérables sont plus souvent accidentés en agglomération (où les vitesses sont réduites) : la part des décès en agglomération est de 66 % pour les piétons, 44 % pour les cyclistes et 38 % pour les 2RM, mais 15 % pour les automobilistes et 12 % pour les usagers de véhicules utilitaires.

Suivant les modes et la gravité blessures, les parties du corps touchées diffèrent. Pour les accidentés M.AIS 4+, **la tête** est particulièrement touchée pour **les cyclistes et les piétons**. Pour **les motocyclistes**, **le thorax** est la zone la plus fréquemment atteinte, la tête étant généralement protégée par leur casque.

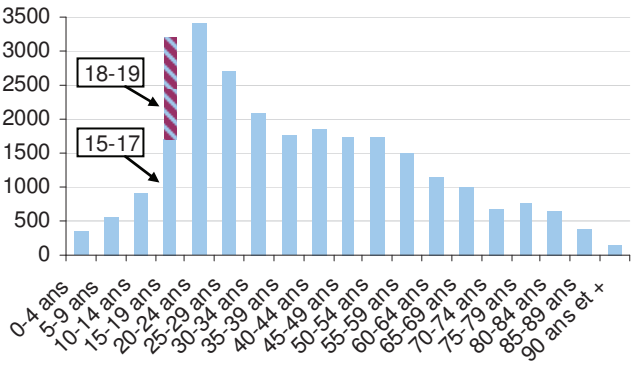
[1] *Les deux-roues motorisés au 1er janvier 2012*, CGDD – SOeS, Chiffres et statistiques n° 400, mars 2013.

L'âge

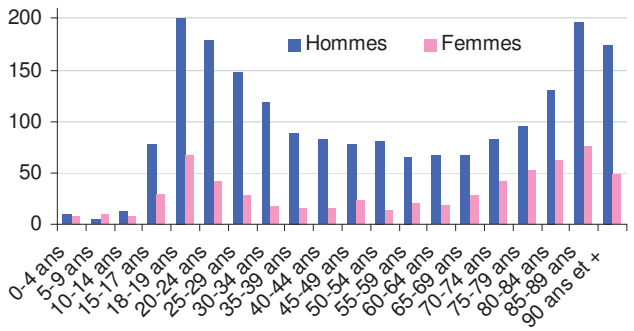
Personnes tuées par tranche d'âge en 2015



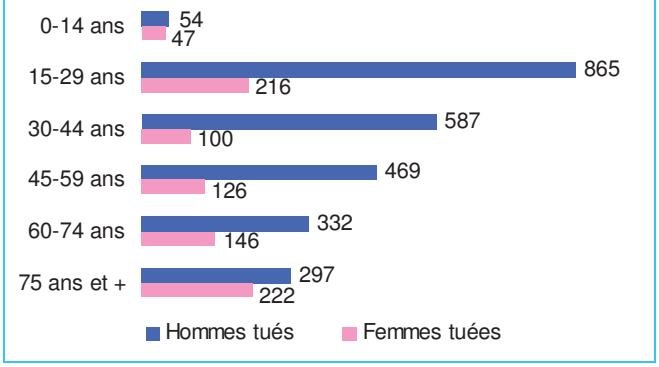
Blessés hospitalisés par tranche d'âge en 2015



Mortalité par million d'habitants, selon l'âge et le sexe



Personnes tuées par classe d'âge et par sexe : 3 461 décès



Les 18-29 ans sont les plus touchés par les accidents de la route, en nombre de personnes tuées et en blessés hospitalisés. Les 15-17 ans sont également associés à un nombre élevé de blessés hospitalisés mais leur mortalité est plus modérée.

Bilan rapporté à la population

En 2015, 54 personnes ont été tuées en France métropolitaine par million d'habitants et 414 ont été hospitalisées. Le détail par tranche d'âge montre :

– que les 18-24 ans sont particulièrement touchés, avec des taux bien supérieurs à la moyenne (136 tués et 994 blessés hospitalisés par million d'habitants pour les 18-19 ans et 112 tués et 922 blessés hospitalisés pour les 20-24 ans) ;
– une surmortalité des personnes âgées de 75 ans et plus (87 tués par million d'habitants), alors que pour cette tranche d'âge le nombre de blessés hospitalisés par million d'habitants reste inférieur à la moyenne nationale ;
– a contrario, les enfants de moins de 14 ans sont proportionnellement très peu touchés (9 tués et 155 blessés hospitalisés par million d'habitants).

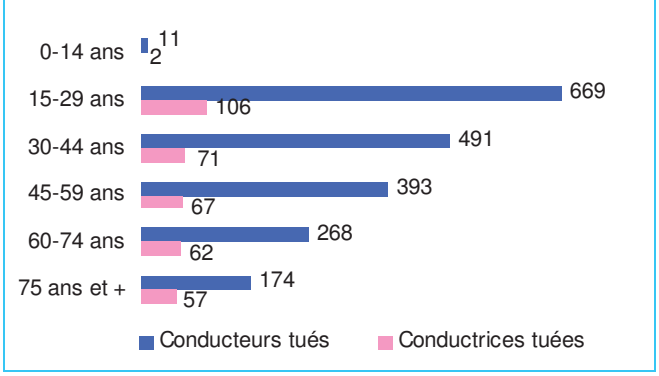
Gravité

Pour l'ensemble de la population, le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés est en moyenne de 13 en 2015. Il est bien inférieur à cette moyenne pour les 5-17 ans, proche de cette moyenne pour les 18-64 ans et bien au-dessus pour les plus de 65 ans, notamment au-delà de 85 ans.

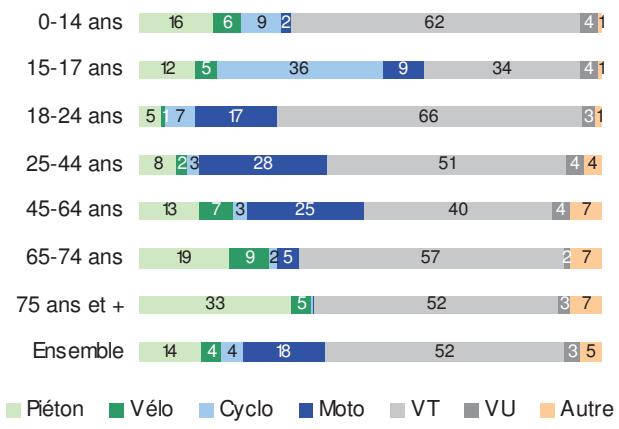
Hommes et femmes

En 2015, 75 % des personnes tuées étaient des hommes. La proportion d'hommes parmi les personnes tuées est particulièrement élevée entre 30 et 45 ans (85 %), alors qu'elle est de 53 % pour les 0-14 ans et de 57 % pour les 75 ans et plus. La mortalité des hommes reste cependant bien supérieure à celle des femmes, bien que la part de ces dernières dans la population augmente avec l'âge. Les hommes représentent 85 % des conducteurs tués et 82 % des auteurs présumés d'accidents mortels.

Conducteurs tués par classe d'âge et par sexe : 2 371 décès

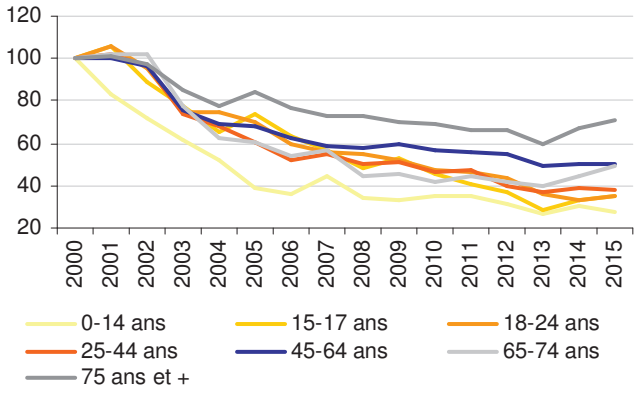


Répartition des décès de chaque tranche d'âge selon le mode de déplacement (en %)

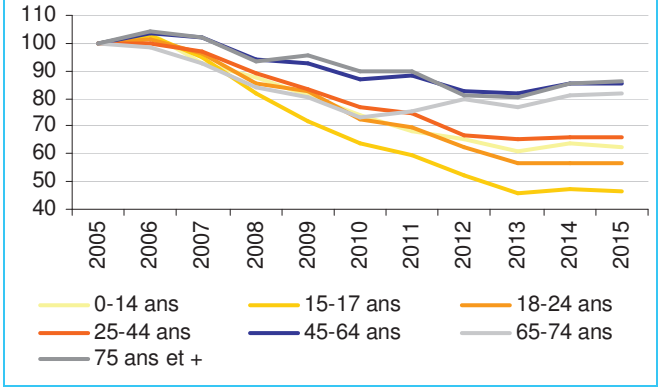


Évolution 2000/2015	de la population	du nombre de décès ramené à la population	du nombre de décès
0-14 ans	+ 6 %	- 74 %	- 72 %
15-17 ans	+ 1 %	- 65 %	- 65 %
18-24 ans	+ 2 %	- 64 %	- 65 %
25-44 ans	- 5 %	- 60 %	- 62 %
45-64 ans	+ 23 %	- 59 %	- 50 %
65-74 ans	+ 16 %	- 57 %	- 51 %
75 ans et +	+ 40 %	- 49 %	- 29 %
Ensemble	**+ 9 %**	**- 61 %**	**- 58 %**

Évolution du nombre de personnes tuées de 2000 à 2015 par classe d'âge - Base 100 en 2000



Évolution du nombre de blessés hospitalisés de 2005 à 2015 par classe d'âge - Base 100 en 2005



Mode de déplacement

La répartition du nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement est très variable selon l'âge, en grande partie du fait de l'âge d'accès à la conduite de certaines catégories de véhicules. Ainsi, le pourcentage de cyclomotoristes parmi les personnes tuées est beaucoup plus fort chez les 15-17 ans. La part des motocyclistes est élevée pour les 25-64 ans et diminue au-delà. La part des modes actifs (piétons et cyclistes) parmi les personnes tuées est plus forte chez les 0-14 ans et les plus de 65 ans.

Évolution 2000-2015

L'accidentalité des différentes classes d'âge n'a pas baissé de la même manière entre 2000 et 2015. Sur l'ensemble de la population, le risque individuel (nombre de personnes tuées par million d'habitants) a été réduit de 139 en 2000 à 54 en 2015, soit une baisse de - 61 %. La diminution a été plus forte pour les 0-14 ans, les 15-17 ans et les 18-24 ans (respectivement - 74 %, - 65 % et - 64 %) et plus faible pour les 75 ans et plus (- 49 %). Les classes intermédiaires, entre 25 et 74 ans, présentent des évolutions du risque individuel proches de la moyenne.

Par ailleurs, la structure démographique de la population française a significativement évolué. La population des plus de 45 ans a fortement augmenté (de + 16 % à + 40 % selon les classes), contrairement aux classes plus jeunes. En conséquence, la mortalité des 45 ans et plus (- 44 %), et tout particulièrement des 75 ans et plus (- 29 %), a connu une baisse plus faible que celle des moins de 45 ans (- 63 %).

Le nombre de blessés hospitalisés évolue de manière similaire à la mortalité depuis 2005 : il diminue plus fortement pour les moins de 45 ans (- 40 %) que pour les 45 ans et plus (- 15 %).

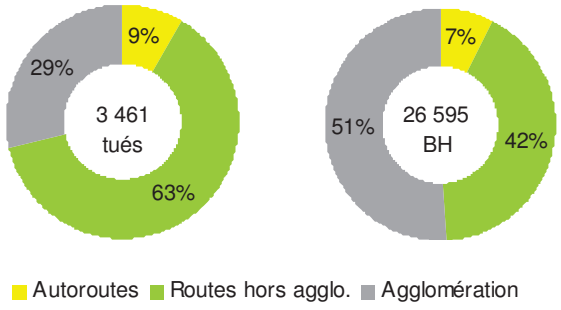
Évolution 2014-2015

La hausse générale de + 2,3 % de la mortalité routière entre 2014 et 2015 ne se répercute pas à l'identique sur toutes les classes d'âge. La mortalité des 45-64 ans est stable et celle des 25-44 ans baisse légèrement (- 1,6 %). Celle des 0-14 ans baisse de - 9,8 % alors qu'elle enregistrait la plus forte hausse en 2014 (+ 15,5 %). La mortalité de toutes les autres classes d'âge augmente : + 7,8 % pour les 15-17 ans, + 6,4 % pour les 18-24 ans (seule classe dont la mortalité avait baissé en 2014), + 10,2 % pour les 65-74 ans et + 6,4 % pour les 75 ans et plus. Au sein de ces deux dernières classes d'âge, 4 % des personnes tuées en 2015 l'ont été dans le seul accident d'autocar de Puisseguin.

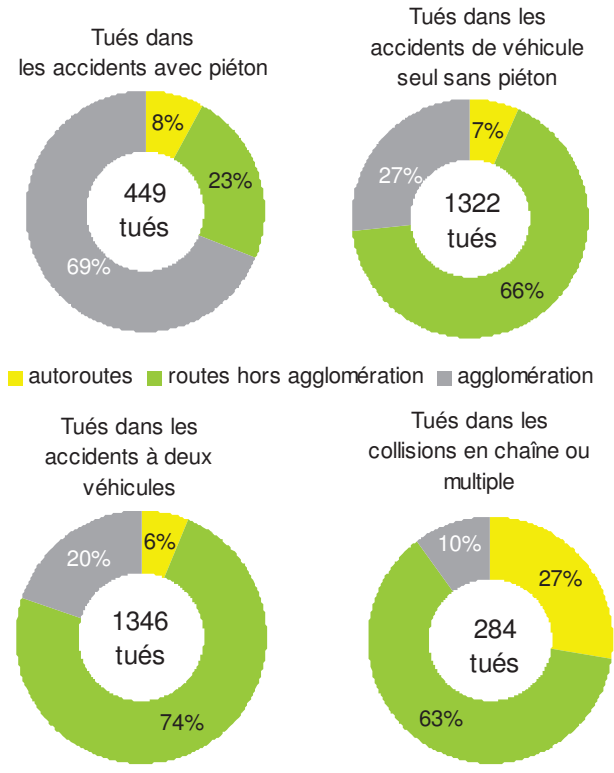
Le nombre de blessés hospitalisés est stable. On observe moins de disparités entre les classes d'âge pour l'évolution du nombre de blessés hospitalisés que pour celle de la mortalité (l'évolution varie entre - 2,6 % pour les moins de 18 ans et + 0,6 % pour les 25-44 ans).

La typologie des accidents

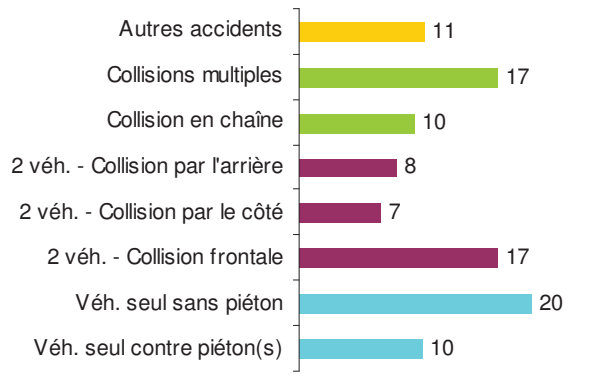
Nombre de personnes tuées et de blessés hospitalisés selon le milieu



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

Les accidents en agglomération génèrent 29 % des personnes tuées et la moitié des blessés hospitalisés (BH). Les routes hors agglomération ont une part plus élevée dans la mortalité (72 %) que parmi les blessés hospitalisés (49 %). Les accidents y sont donc plus graves.

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 ville (- 13 %).

L'augmentation globale de + 2,3 % du nombre de personnes tuées entre 2014 et 2015 correspond à :

- **une forte augmentation de + 23% sur autoroute** (298 décès en 2015, 242 en 2014) ;
- une stabilité en agglomération (988 décès en 2015 et 992 en 2014) ;
- une stabilité hors agglomération (2 175 décès dont 43 à Puisseguin en 2015, 2 150 en 2014).

La gravité des accidents dépend du réseau emprunté : on enregistre 7 personnes tuées pour 100 BH en ville (vitesses pratiquées plus faibles limitant la violence des chocs), 20 sur route hors agglomération, mais 15 sur autoroute. Cette valeur intermédiaire s'explique par les caractéristiques de voirie (sens de circulation séparés, carrefours dénivelés) et par ses restrictions d'usage (piétons, vélos, véhicules lents) qui la rendent plus sûre malgré des vitesses pratiquées élevées.

Les collisions

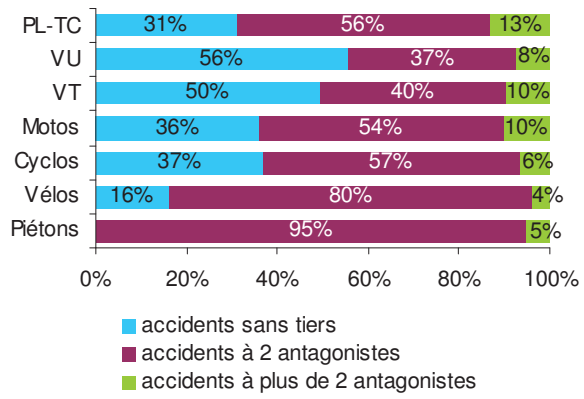
La moitié des décès interviennent dans un accident avec un seul véhicule impliqué, sans tiers (40 % des personnes tuées) ou contre un ou plusieurs piétons (13 % de la mortalité). 40 % des personnes tuées le sont dans un accident entre deux véhicules.

Les accidents les plus graves (17 à 20 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 (23 % 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 10 tués pour 100 BH, révélateur de la vulnérabilité des piétons, partiellement compensée par des vitesses plus faibles en milieu urbain.

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement et le nombre d'antagonistes impliqués



Exemple de lecture : 16 % des cyclistes tués le sont dans un accident sans tiers, 80 % dans des accidents avec un tiers (un autre véhicule ou piéton) et 4 % dans des accidents avec au moins deux autres antagonistes.

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	449	443	99%
Vélos	121	119	98%
Cyclos	94	88	94%
Motos	364	333	91%
VT	1 419	727	51%
VU	237	44	19%
PL-TC	400	55	14%

Exemple de lecture : 449 personnes ont été tuées dans un accident à deux antagonistes impliquant un piéton. Parmi elles, 443 étaient des piétons.

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, véhicules de tourisme et véhicules plus lourds.

Les accidents de véhicules **sans tiers** induisent 38 % de la mortalité totale des occupants de véhicules. Cette proportion est plus faible pour les usagers vulnérables (cyclistes, deux-roues motorisés) que pour les occupants de véhicules de tourisme et d'utilitaires. 305 personnes ont été tuées dans les accidents impliquant **plus de deux antagonistes** (véhicules ou piétons).

Dans les accidents mortels impliquant **deux antagonistes** (véhicules ou piétons), la ventilation des victimes apparaît extrêmement contrastée. Lorsque l'accident implique un usager vulnérable d'une catégorie donnée, les personnes tuées sont presque toujours des usagers de cette catégorie (à 91 % pour les motocyclistes, à 99 % pour les piétons, etc.). En revanche :

– les occupants de véhicules de tourisme ne constituent que la moitié des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule de tourisme ;
– les occupants de véhicules utilitaires ne constituent que 19 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule de ce type ;
– les occupants de poids lourds et de véhicules de transport en commun ne constituent en 2015 que 14 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule de ce type, la plupart de ces décès (43 sur le total de 55) étant intervenus dans l'accident de Puisseguin.

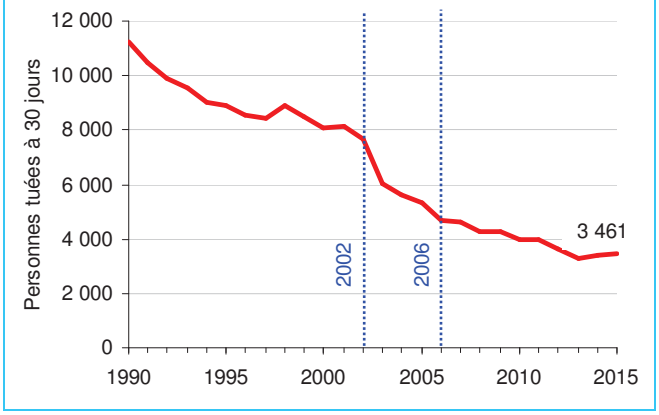
Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'antagoniste heurté

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL+TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS		24	57	220	**893**	67	31	30	1322
COLLISION AVEC									
Piéton		1	1	1	3	0	0	0	6
Vélo	1	1	0	1	0	0	0	0	3
Cyclo	5	0	2	1	0	0	0	0	8
Moto	21	2	2	7	6	0	0	0	38
VT	286	78	58	236	420	16	1	17	1112
VU	47	11	9	40	79	5	2	5	198
PL+TC	69	23	12	31	187	20	52	3	397
Autre	14	3	4	16	32	3	0	0	72
MULTICOLLISION	25	6	10	61	176	9	13	5	305
TOTAL	468	149	155	614	1796	120	99	60	3461
Part de la mortalité	*14%*	*4%*	*4%*	*18%*	*52%*	*3%*	*3%*	*2%*	*100%*

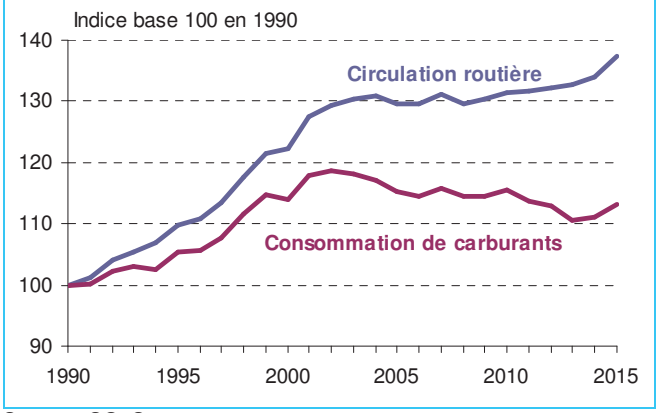
Exemple de lecture du tableau : Parmi les 155 cyclomotoristes tués, 57 l'ont été lors d'un accident sans tiers, 1 lors d'une collision avec un piéton, 2 lors d'une collision avec un autre cyclomoteur, 58 lors d'une collision avec un véhicule de tourisme, etc.

Évolution et saisonnalité de la mortalité routière

Évolution de la mortalité depuis 1990

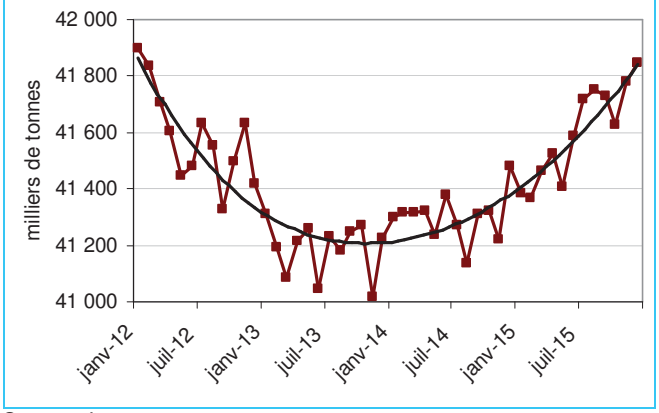


Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières



Source : SOeS.

Total des livraisons de carburants (gazole + super) France métropolitaine - Cumul année glissante



Source : Insee.

Après la forte chute (- 10,5 %) intervenue en 2013, la mortalité routière en France métropolitaine a augmenté pour la deuxième année consécutive en 2015. L'évolution de l'accidentalité résulte de nombreux facteurs intervenant sur des échelles de temps très différentes. Seule l'analyse de la tendance longue (sur plus d'une dizaine d'années) permet de s'assurer de l'efficacité de la politique de sécurité routière et d'identifier les mesures provoquant une accélération de la baisse.

Évolution : la tendance générale

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 progrès techniques sur les véhicules et l'amélioration des infrastructures 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. Ainsi, à la mise en œuvre du contrôle automatisé, la mortalité routière a baissé de - 38 % sur la période 2002-2006, soit une décroissance plus forte que les douze années précédentes (- 32 % entre 1990 et 2002). Cependant, la mortalité rapportée au trafic a diminué sur ces périodes respectivement de - 39 % et - 48 %.

De 2006 à 2015, la baisse de la mortalité est de - 27 % (soit un rythme annuel moyen de - 3,4 %), avec de 2006 à 2012 une succession d'années de baisse et de stagnation.

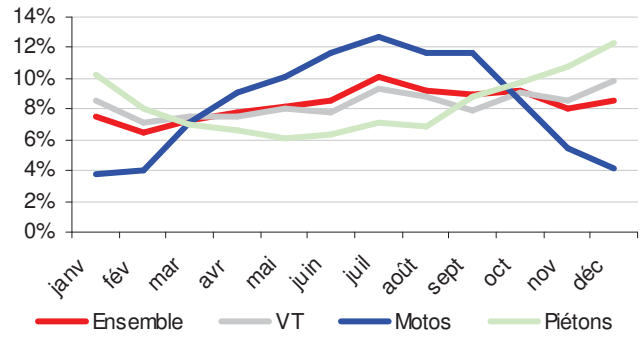
Trafic et carburant

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]. Par ailleurs, les livraisons de carburants présentent des variations saisonnières marquées, aussi suit-on leur cumul annuel glissant. En cumul annuel glissant, les volumes livrés ont décru de -1,7 % entre début 2012 et l'automne 2013, puis augmenté à nouveau du même ordre de grandeur entre début 2014 et fin 2015.

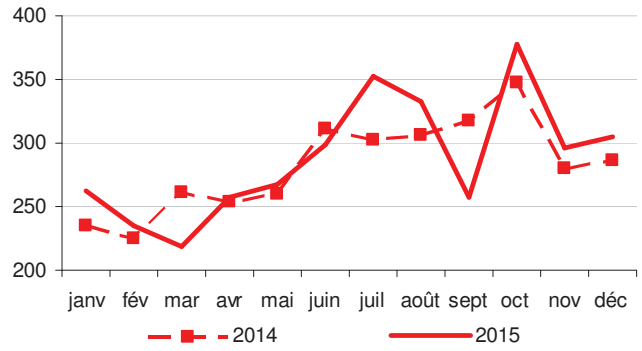
Toutefois il apparaît au vu des historiques publiés par le SOeS[2] que la consommation de carburants ne peut pas sur le long terme être directement reliée à la circulation routière.

[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 2014*, Commissariat général au développement durable, 2015.

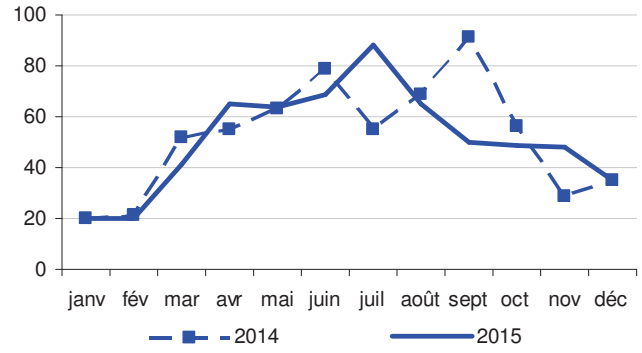
Part du mois dans la mortalité annuelle de la catégorie d'usagers (moyenne 2005-2014)



Mortalité mensuelle - Ensemble des usagers



Mortalité mensuelle - Motocyclistes



La saisonnalité

La mortalité routière varie sur l'année. Le 1er trimestre est habituellement le moins mortel (21 % de la mortalité annuelle sur 2005-2014) alors que le 3ème trimestre est le plus mortel (28 %).

Le bilan de certaines catégories d'usagers présente une forte saisonnalité. La plus marquée est celle des motocyclistes : leur mortalité moyenne en été (juin à août) est trois fois plus forte qu'en hiver (décembre à février), en lien avec les sorties à la belle saison. A l'inverse, la mortalité des piétons présente un maximum en automne/hiver (43 % du total annuel sur les quatre mois d'octobre à janvier), la période nocturne 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 influer sur la mortalité routière, par une conjugaison de plusieurs effets parfois contradictoires. Des conditions agréables induisent une augmentation des déplacements, en particulier pour les déplacements de loisirs et ceux des modes vulnérables (motos, vélos)[1]. A l'inverse, des conditions météorologiques dégradées peuvent accroître le risque individuel d'accident de chaque usager (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.

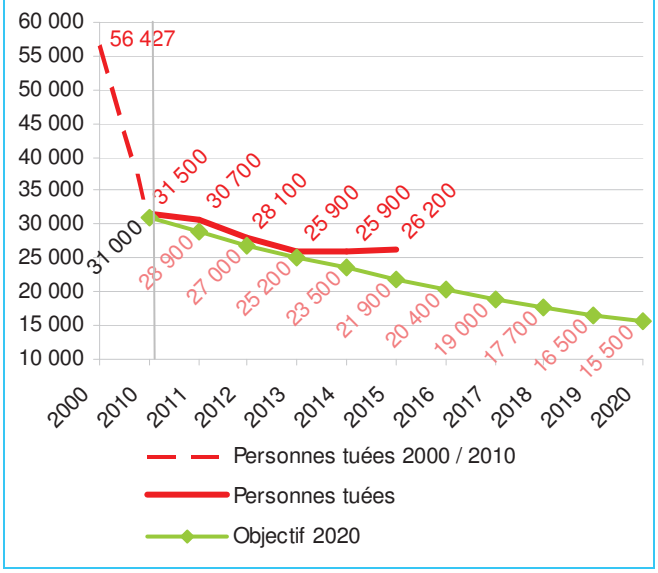
Ainsi 88 décès de motocyclistes ont été enregistrés en juillet 2015, mois très chaud et très sec, alors que leur nombre s'était élevé à 55 en juillet 2014, mois particulièrement maussade avec un faible ensoleillement et des précipitations deux fois supérieures à la normale. A l'inverse, septembre 2015, marqué par des températures fraîches et par deux épisodes fortement pluvieux et venteux en milieu de mois, a connu une mortalité motocycliste nettement plus faible que septembre 2014, chaud, sec et ensoleillé (respectivement 50 et 91 décès).

Dans l'ensemble 2015 a été une année chaude, bien ensoleillée et peu arrosée. Après un premier trimestre proche des normales saisonnières, la période d'avril à juillet a été globalement chaude et sèche. Le mois d'août a été plus frais et pluvieux, excepté sur le nord-est de l'Hexagone. La fraîcheur s'est généralisée à l'ensemble du territoire en septembre et octobre. Novembre et décembre ont été exceptionnellement chauds et secs, ce dernier mois battant de nombreux records (le plus chaud depuis 1900, le plus sec depuis 1959).

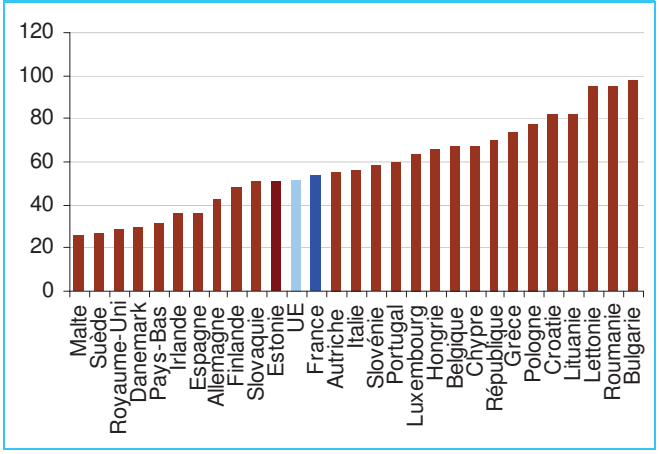
[1] Bijleveld & Churchill, *The influence of weather conditions on road safety*, SWOV, 2009.

La France dans l'Europe de la sécurité routière

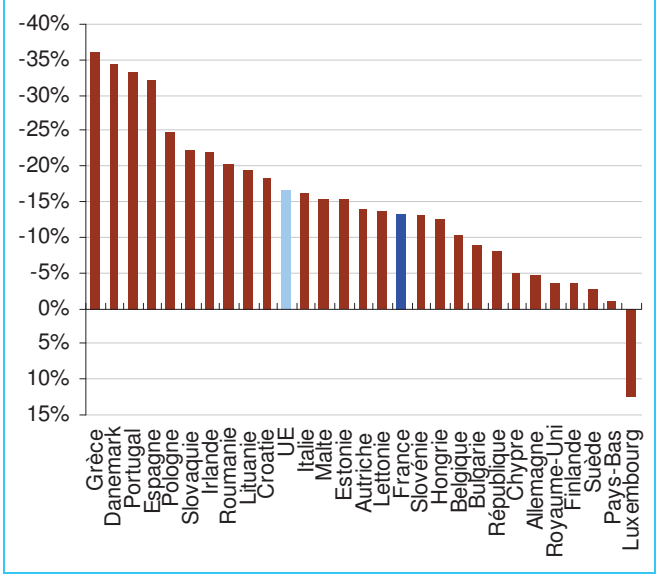
Evolution de la mortalité dans l'Union européenne : Objectif 2020



Mortalité routière par million d'habitants en Europe (données provisoires 2015)



Evolution de la mortalité entre 2010 et 2015 en Europe (données provisoires 2015)



Environ 1,25 million de personnes décèdent chaque année dans le monde sur les routes[1] dont 2 % dans l'Union européenne. En 2015, le bilan provisoire des 28 États membres de l'UE s'élève à 26 213 décès, en hausse de + 1 % par rapport à 2014. 72 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 2020[2] et de réduire le nombre des blessés graves.

La mortalité routière en Europe

D'après les premières estimations, en 2015, 18 pays de l'Union, dont la France (+ 2 %), ont connu une augmentation de la mortalité routière par rapport à 2014. Parmi ces pays se trouvent l'Allemagne (+ 3 %), la Belgique (+ 4 %) et les Pays-Bas (+ 11 %). Avec une baisse de la mortalité de - 13 % depuis 2010, la France progresse moins bien que la moyenne européenne (- 17 %). La Grèce, le Danemark et le Portugal, avec une évolution supérieure à - 30 %, occupent les trois premières places.

La part de la France dans la mortalité routière européenne est de 13,2 %. Le nombre de personnes tuées dans l'UE par million d'habitants est passé de 62 à 52 entre 2010 et 2015. En 2015, on compte 54 personnes tuées par million d'habitants en France métropolitaine ; 11 pays européens ont un taux inférieur dont l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni. L'Italie, la Belgique et le Portugal ont un taux supérieur.

Selon les classes d'âge

En 2014, en Europe, les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 12 % de la population mais 18 % de la mortalité routière. En France, cette situation est accentuée dans la mesure où les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 13 % de la population mais 21 % de la mortalité routière ; ainsi la mortalité moyenne rapportée à la population est supérieure en France à celle enregistrée en Europe pour la classe d'âge 15-24 ans. En revanche, la mortalité moyenne rapportée à la population des personnes âgées de 65 ans et plus, quoi qu'élevée en France, est cependant inférieure à celle constatée en Europe. Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 26 % de la mortalité européenne pour 17 % de la population, contre 23 % de la mortalité française pour 17 % de la population. En France comme en Europe, les hommes représentent environ les trois quarts de la mortalité routière : 76 % en Europe en 2014, pour 75 % en France.

[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.

Mortalité par million d'habitants

En 2000	91	144	137	124	61	/
En 2014	42	36	53	56	29	51
Estimation 2015	43	36	54	57	28	52
15-17 ans	28	13	36	31	12	33
18-24 ans	79	40	107	86	57	86
≥ 65 ans	62	60	70	86	45	76

Données d'exposition

Population (millions d'habitants)	80.8	46.5	63.9	60.8	64.4	505.0
Superficie (milliers de km²)	357	506	552	302	248	4 463
Autoroutes* (milliers de km)	13	15	11	7	4	73
Densité du réseau routier total (km par million d'habitants)	7 873	14 503	16 050	4 122	6 706	/
Circulation* (en milliards de véhicules-km)	719	403	564	600	507	3 951

* Source : IRTAD, FIT, Ministères nationaux des transports, estimations et traitements de l'Union Routière de France (Données 2013).

Poids de la mortalité routière

Tués 15-24 ans / total	17%	9%	21%	13%	20%	16%
Population 15-24 ans / total	12%	11%	13%	11%	14%	12%
Tués 2RM / total	20%	20%	24%	24%	19%	18%
Parc 2RM (millions source ACEM)	5.9	5.0	3.0	8.5	1.3	33.0
Tués autoroutes / total	11%	17%	7%	8%	4%	7%
VMA autoroute en km/h	130 conseillé	120	130	130	112	/
Tués routes hors agglo / total	60%	57%	64%	47%	62%	55%

Mortalité routière

Total 2014	3 377	1 688	3 384	3 381	1 854	25 942
Autoroutes	375	290	220	287	81	1 900
Routes hors agglo	2 019	957	2 171	1 589	1 142	14 150
Routes en agglo	983	441	993	1 505	631	9 900
2RM	674	341	814	816	353	4 560
Cyclistes	396	75	159	273	116	2 130
Piétons	527	336	499	578	464	5 800
15-24 ans	587	153	698	439	373	4 241
65 ans et plus	987	479	772	1 056	474	6 697

Source : L'ensemble des données des quatre tableaux provient de la Commission européenne et Eurostat, données 2014.

Analyse comparative (chiffres 2014)

Depuis 2000, la mortalité routière en France est dans la moyenne européenne. En 2014, elle est légèrement supérieure avec 53 personnes tuées par million d'habitants, indicateur retenu pour les comparaisons. Elle est en retrait par rapport aux grands pays voisins : l'Allemagne compte 42 personnes tuées par million d'habitants, l'Espagne 36 et le Royaume-Uni 29. 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 15-17 ans est comparable entre la France, l'Allemagne et l'Italie, celle des 18-24 ans en France est très supérieure à celle des quatre autres pays cités.

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 densité 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. 64 % de la mortalité intervient en France sur les routes hors agglomération, un taux comparable à l'Allemagne et au Royaume Uni, mais supérieur à l'Espagne, à l'Italie et à la moyenne européenne. Les autoroutes comptent 7 % de la mortalité en France, pour 11 % en Allemagne : le linéaire des autoroutes françaises n'est inférieur que de 15 % mais la vitesse est limitée à 130 km/h. 29 personnes sont décédées en Allemagne pour 1 000 km d'autoroutes, contre 20 en France.

La part de mortalité des usagers de deux-roues motorisés en France (24 %) est l'une des plus fortes de l'UE. Elle est identique à celle de l'Italie malgré un parc nettement moindre (estimé par l'ACEM à 3 millions en France contre 8,5 millions en Italie).

Le dernier tableau présente le nombre de personnes tuées sur la route dans chaque pays en 2014. Si les enjeux en France sont les 15-24 ans, les usagers de 2RM et les routes hors agglomérations, les enjeux des pays voisins servent d'alerte quant aux évolutions sociétales qui émergent en France. La mortalité des 65 ans et plus est très forte en Allemagne et en Italie, couplée vraisemblablement à un enjeu piéton. La mortalité cycliste en Allemagne est plus du double de celle observée en France.

Le coût de l'insécurité routière

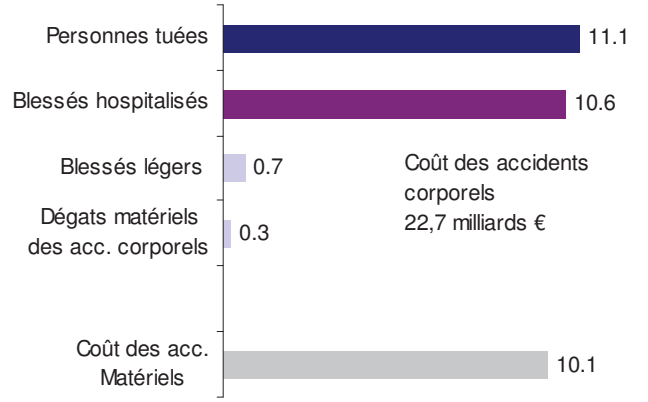
L'instruction du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports abroge l'instruction-cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transports, utilisée jusqu'à présent pour le calcul du coût de l'insécurité routière.

Les valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique (version du 1er octobre 2014) sont conformes 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.

Les valeurs tutélaires de l'insécurité évoluent selon le PIB par habitant et s'élevaient pour mémoire en 2010 à :

- 3 millions d'euros pour une personne tuée,
- 375 000 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 heures,
- 15 000 euros pour un blessé léger,
- 4 600 euros pour les dégâts matériels (accident matériel ou corporel).

Répartition des coûts 2015 de l'accidentalité routière (Milliards d'€) – Accidents corporels



Coût de la mortalité routière en 2010 dans différents pays

Pays	Mortalité 2010	Coût de la mortalité 2010 (Md€)	Coût unitaire de la vie humaine (M€)
Norvège	208	0.78	3.750
Nouvelle-Zélande	375	1.34	3.573
Pays-Bas	644	1.9	2.950
Suède	266	0.7	2.632
Irlande	212	0.48	2.264
Royaume-Uni	1 905	3.7	1.942
Grèce	1 258	2.3	1.828
Espagne	2 478	3.5	1.412
France	3 992	5.2	1.303 *
Italie	4 090	5	1.222
Allemagne	4 152	4.1	0.987

Source : IRTAD
* La valeur unitaire du coût de la vie humaine adoptée en France a été réévaluée en 2014 (voir encadré).

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 somme de trois éléments :

- une perte de production, fruit du travail futur potentiel du défunt;
- une perte affective pour ses proches, évaluée à partir des indemnités accordées par les tribunaux ;
- un pretium vivendi pour l'intéressé lui-même (prix que chacun attache à la vie)[1].

Pour l'année 2015, les valeurs tutélaires de l'insécurité routière sont désormais les suivantes :

- 3,197 millions d'euros pour une personne tuée ;
- 399 633 euros pour une personne hospitalisée plus de 24 heures ;
- 15 985 euros pour une personne légèrement blessée ;
- 4 902 euros pour les dégâts matériels.

En 2015, le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des prix unitaires ci-dessus, s'établit à 22,7 milliards d'euros (Md€) répartis comme suit :

- 11,1 Md€ au titre de la mortalité ;
- 10,6 Md€ au titre des hospitalisations ;
- 0,7 Md€ pour les victimes légères ;
- 0,3 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 (1,363 millions d'accidents matériels déclarés en responsabilité civile en 2014 auprès des compagnies d'assurances[2] et une estimation de 700 000 dommages véhicules lors d'accidents) est estimé à 10,1 Md€.

Le coût total de l'insécurité routière est de **32,8 Md€, soit 1,5 % du PIB**.

Les travaux de l'IFSTTAR sur les données des hôpitaux (notamment le registre du Rhône – voir p122) 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. Le coût au titre des blessés hospitalisés serait donc de l'ordre de 21 Md€ et au titre des blessés légers de 4 Md€.

Le coût de l'insécurité routière réévalué selon cette étude serait donc de l'ordre de **47 Md€, soit 2,2 % du PIB.**

[1] Patrick JEANJEAN, 1983.
[2] Source : Fédération Française des Sociétés d'Assurance.

Blessés graves et séquelles

A côté des tués de la route, il existe de nombreux blessés qui garderont ou non des séquelles (1 personne tuée pour 8 blessés hospitalisés). Les patients avec séquelles attendues nécessitent une prise en charge et un parcours de soins plus ou moins longs, selon la localisation, la nature, et l'étendue de leurs lésions.

Séquelles majeures (IIS 3+)

Localisation	Nature	%[1]
Tête	**cerveau, cervelet, tronc cérébral :** déficit moteur de l'hémicorps ou d'une partie du corps, équilibre, troubles émotionnels et de l'affectivité, du comportement, de la mémoire, de la concentration et de l'attention ; troubles de la communication (aphasie, langage, écriture) ; épilepsie, fatigabilité **nerfs :** cécité, champ visuel, perte de l'odorat, du goût et de l'audition, paralysie faciale, fausses routes **hypophyse :** déficit endocrinien	54,5
Cou	hémiplégie à prédominance brachio-faciale, paralysie faciale, troubles du langage et de la déglutition	0,2
Thorax	paraplégie, altération de la fonction respiratoire	0,1
Abdomen	incontinence	0,2
Colonne	tétraplégie, paraplégie, troubles sexuels, incontinence	13,2
Membres supérieurs	amputation	2,2
Membres inférieurs	amputation	31,5
Peau	séquelles de brûlures : chéloïdes, rétractation cutanée	0,1

Séquelles mineures à modérées (IIS 1-2)

Localisation	Nature	%[1]
Tête	céphalées, sensations vertigineuses, fatigue, troubles de l'humeur, de la concentration	18,6
Face	séquelles esthétiques, occlusales, masticatoires, respiratoires, sensorielles : troubles de la vision, de l'olfaction, paralysie faciale	0,6
Cou	douleurs résiduelles	< 0,1
Thorax	altération de la fonction respiratoire	1,6
Abdomen	troubles digestifs	0,2
Colonne	douleurs, névralgie cervico-brachiale, raideur	66,9
Membres supérieurs	douleurs résiduelles, déficit moteur ou sensitif	7,5
Membres inférieurs	**jambe :** douleurs, arthrose post traumatique, troubles de la marche **bassin :** instabilité, troubles urinaires, gynécologiques, sexuels et obstétricaux, douleurs pelviennes	13,2
Peau	séquelles de brûlures	< 0,1

[1] Pourcentage de personnes ayant au moins une séquelle de ce niveau dans un territoire corporel donné.
Source : Registre du Rhône, 1996-2013 (160 957 victimes survivantes dont 1 360 victimes avec séquelles majeures attendues et 54 652 séquelles mineures à modérées).

A chaque lésion (AIS – Abbreviated Injury Scale) est attribué un score IIS (Injury Impairment Scale) de séquelles attendues. La relation entre lésions et séquelles a été élaborée à partir de six paramètres spécifiques : mobilité, capacités cognitives, fonctions sensorielles, fonctions sexuelles, douleur et aspect extérieur ou esthétique. Le score de séquelles varie de 0 (sans séquelle) à 6 (dépendance complète).

Les séquelles majeures

On définit une victime avec « séquelles majeures » si son score maximal est supérieur ou égal à 3. Dans le Rhône, sur la période 2010-2013, on a observé autant de victimes avec séquelles majeures que de tués (233 contre 241). 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 que les autres types d'usagers par les atteintes orthopédiques et de la colonne. **Les piétons** sont plus exposés aux lésions à la tête.

Les séquelles mineures à modérées

Les séquelles mineures à modérées ont concerné un peu plus d'un tiers des victimes, plus souvent les automobilistes que les autres usagers. La principale lésion responsable des séquelles décrites est l'entorse cervicale qui provoque des douleurs résiduelles. Un certain nombre de patients présentent des séquelles non visibles mais invalidantes pour la réinsertion professionnelle ou sociale.

Lien entre blessure grave et séquelle

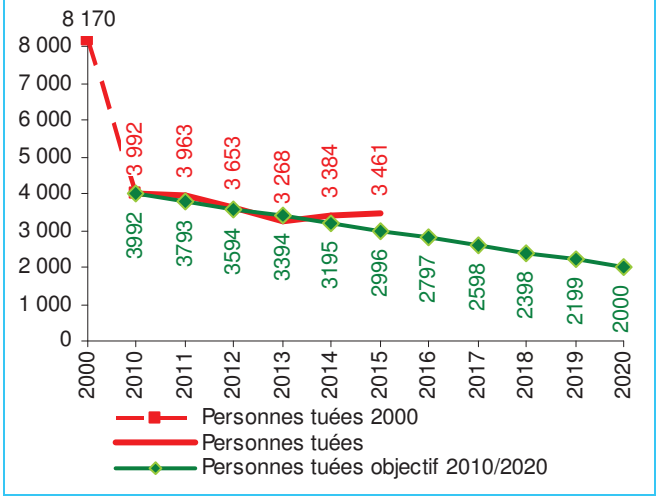
Parmi les blessés graves (M.AIS 3+, M pour maximum), 10 % seront porteurs de séquelles majeures (M.IIS 3+). Les trois quarts conserveront des séquelles mineures à modérées (M.IIS 1-2) et 16 % ne conserveront probablement aucune séquelle de leur accident. **Parmi les blessés qualifiés de « légers » (M.AIS <3)**, un tiers conservera des séquelles mineures à modérées et 0,1 % des séquelles majeures.

Echelle de gravité des lésions (AIS)

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		

Perspectives à l'horizon 2020 et grands enjeux

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



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	60 702	24.9%	54.3%	4.4%	16.4%	8.0%
2010	62 302	24.3%	53.0%	6.0%	16.7%	8.8%
2015	63 728	24.0%	51.4%	6.2%	18.4%	9.1%
2020	64 984	23.7%	50.1%	6.1%	20.1%	9.1%

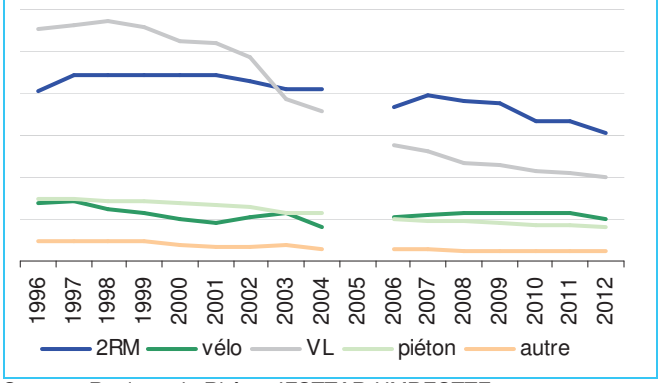
Source : Insee, situations démographiques et projections de population 2005-2050, scénario central.

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

Année	Mortalité	Part des				
		0-19 ans	20-59 ans	60-64 ans	65 ans ou +	75 ans ou +
2005	5 318	14.3%	63.7%	3.0%	18.7%	11.5%
2010	3 992	13.3%	63.0%	4.5%	19.1%	12.5%
2015	3 461	12.5%	58.7%	4.8%	24.0%	15.0%
2020	projection	11.2%	53.3%	4.9%	30.5%	17.8%

La projection en 2020 est obtenue à partir de la projection démographique de l'Insee, en prolongeant pour chaque classe d'âge l'évolution 2010-2015 de la mortalité rapportée à la population.

Évolution du nombre de blessés graves M.AIS 3+ selon les catégories d'usagers



Source : Registre du Rhône, IFSTTAR-UMRESTTE

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. Les baisses de la mortalité enregistrées en 2012 et 2013 ont compensé la quasi-stagnation intervenue entre 2010 et 2011. 2015 marque à nouveau une hausse. Pour la 2ème année consécutive, le nombre de personnes tuées en France augmente. Deux années de retard ont été prises par rapport à l'objectif fixé, ce qui nécessitera un rattrapage dans les années à venir. La diminution totale de la mortalité depuis 2010 est de - 13 %.

Suivi de l'objectif sur la mortalité

L'évolution de la mortalité routière est le fruit d'une part des progrès techniques sur les véhicules, de l'amélioration des infrastructures et du niveau de formation des conducteurs, et d'autre part de l'adoption de nouvelles mesures participant de la prise de conscience des usagers et les conduisant à modifier leur comportement.

Afin de poursuivre les efforts pour réduire l'accidentalité routière, le gouvernement a annoncé début 2015 une série de 26 mesures.

Elles ont été suivies par l'adoption lors du comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015 d'un plan d'action interministériel en faveur de la sécurité routière composé de 55 mesures comprenant une refonte de la stratégie radar ou la protection des usagers vulnérables.

Evolution du nombre de blessés

L'évolution du nombre de blessés graves depuis 1996 relevée par l'IFSTTAR à partir des données du registre du Rhône met en évidence les enjeux sur les usagers vulnérables. Les deux-roues motorisés pourraient bientôt former la moitié des blessés graves. Contrairement à la mortalité routière, les blessés graves cyclistes et piétons sont à parts quasi-égales. La tendance est depuis cette date à une légère diminution pour les piétons et une stagnation pour les cyclistes, à l'instar de la mortalité routière de ces deux catégories depuis 2008.

Alors que la réduction de la mortalité routière est encore très liée à celle des automobilistes, la réduction du nombre de blessés graves nécessite des politiques axées sur la protection des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes), qui constituent près de 70 % des blessés graves de la route.

Selon les modes de déplacement

Les conducteurs et passagers des véhicules de tourisme ont été les plus grands bénéficiaires des progrès de la sécurité routière. La part des usagers vulnérables dans la mortalité routière a augmenté. Les deux-roues motorisés, les cyclistes et les piétons représentent 40 % de la mortalité en 2015. Cette part était identique en 2010 et de 31 % en 2000. Sans tenir compte de l'évolution des déplacements dans les cinq prochaines années, elle sera de 45 % en 2020 si les tendances se poursuivent de façon équivalente à la période 2005-2015.

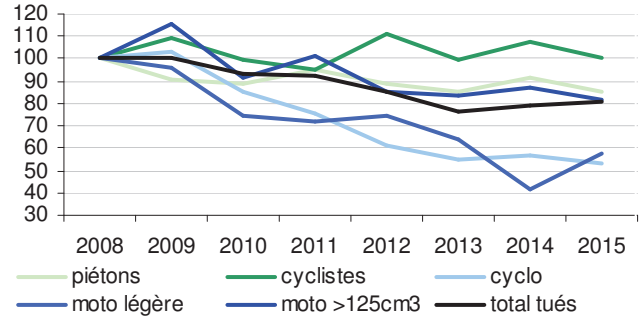
Les piétons et cyclistes

Entre 2000 et 2010, la mortalité des piétons a diminué de - 43 %, celle des cyclistes de - 46 %. 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 2015, la mortalité piétonne a diminué de - 3,5 %, celle des cyclistes est restée quasiment stable. Si la tendance 2005-2015 se poursuivait, la part de ces usagers dans la mortalité passerait de 15 % en 2005 à 21 % en 2020. Elle devrait même s'accentuer avec le développement des modes doux ou 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.

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 à la réduction de leur accidentalité 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 - 3,5 % par an depuis 2005, avec de fortes fluctuations annuelles selon la météorologie. En suivant cette tendance, le nombre de motocyclistes tués en 2020 serait de l'ordre de 510. La part de cette mortalité passerait de 17 % en 2005 à 20 % en 2020 à trafic constant.

Évolution de la mortalité des usagers vulnérables 2008-2015 (base 100 en 2008)



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 1er juillet 2015 du taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l.

Les jeunes adultes

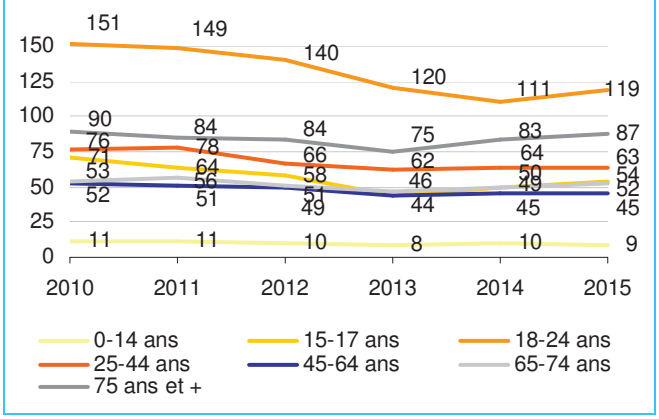
Les politiques de sécurité routière des dernières années ont résolument ciblé les jeunes de 18-24 ans. Leur mortalité rapportée à leur population est très au-dessus de celle des pays voisins et, en France, des autres classes d'âge, malgré les progrès réalisés. La mortalité routière reste d'ailleurs la première cause de mortalité de cette classe d'âge. Leur part dans la mortalité était de 21 % en 2010, elle est de 18 % en 2015, ce qui montre une baisse plus forte que pour les autres catégories. Les évolutions sociologiques incitent pour le futur à élargir l'analyse à l'ensemble des jeunes adultes de 18 à 29 ans, voire 34 ans.

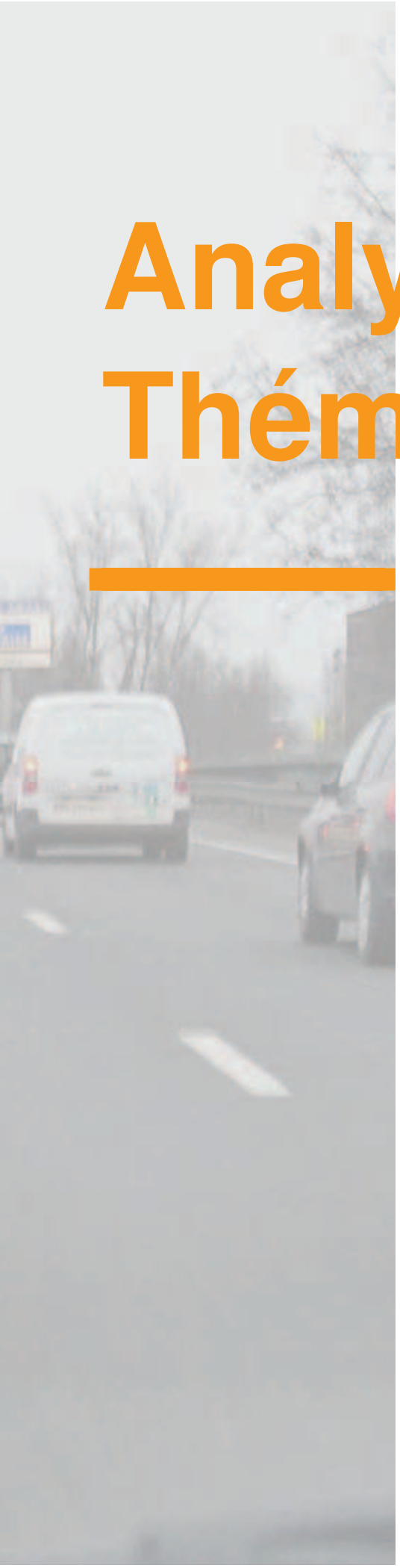
Le vieillissement de la population

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 24 % en 2015. En suivant la tendance 2010-2015 et en tenant compte des évolutions annoncées de la démographie, le nombre de personnes de 65 ans et plus tuées en 2020 serait supérieur à celui constaté en 2015; sa part dans la mortalité routière atteindrait 30 % en 2020.

Le vieillissement physiologique, propre à chacun, impacte les capacités du conducteur âgé mais également celles du piéton. Les personnes de 65 ans et plus seront au cœur des politiques publiques de sécurité routière.

Évolution 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 enfants et adolescents	58
Les conducteurs novices	60
Les jeunes adultes	62
Les seniors	64
Les autoroutes	68
Les routes hors agglomération	70
Les routes et rues en agglomération	72
Les accidents contre obstacles fixes	74
Les accidents impliquant un train ou un tramway	76
Les accidents liés au travail	78
Les longs week-ends et grandes migrations	80
Microthématiques	82

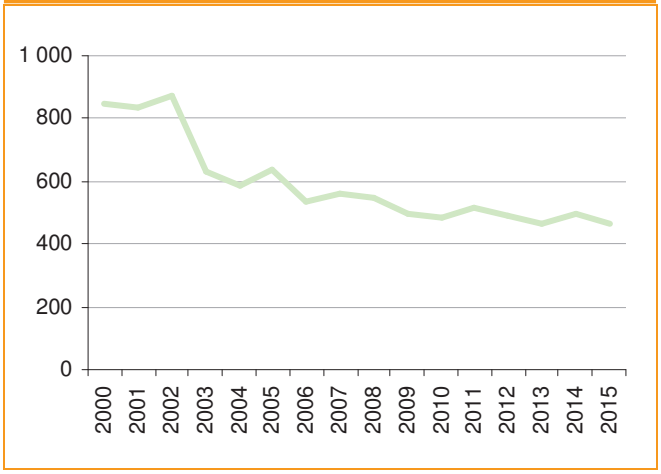
Les piétons

Deux tiers des piétons tués le sont en agglomération. La moitié des piétons tués ont plus de 65 ans.

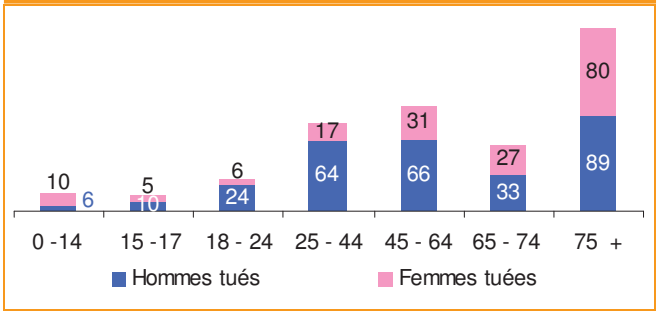
Piétons tués		468
Piétons blessés hospitalisés		4 331
Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton		10 784
Nombre de blessés hospitalisés piétons pour un tué piéton		9
Évolution annuelle moyenne du nombre de piétons tués entre…	2014 et 2015	-6,2 %
	2010 et 2015	-0,7 %
	2000 et 2010	-5,4 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de piétons tués a baissé en moyenne de 0,7 % par an

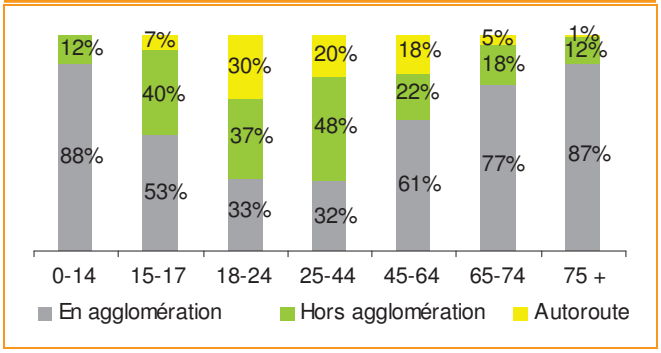
Évolution du nombre de piétons tués par an



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



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



En 2015, 468 piétons ont été tués, soit 14 % de la mortalité routière.

Entre 2000 et 2010, le nombre de piétons tués a baissé très nettement de - 43 % (- 5 % par an). Entre 2010 et 2015, la mortalité des piétons baisse légèrement (- 0,7 % par an en moyenne) malgré un pic en 2014. En parallèle, de 2010 à 2015, la mortalité de l'ensemble des usagers a baissé de - 3 % par an en moyenne. La mortalité des piétons est en forte baisse entre 2014 et 2015 (- 6,2 %).

En 2015, 10 784 accidents corporels ont impliqué un piéton, soit 19 % de l'ensemble des accidents.

Estimation du risque piéton[1]

Le risque d'être tué pour un piéton par heure de trajet est moins élevé que pour les autres modes (1,2 fois moins que pour un automobiliste, 4 fois moins que pour un cycliste et 42 fois moins que pour un conducteur de deux-roues motorisés).

Le risque d'être gravement blessé (indice de gravité M.AIS 3+) pour un piéton est également moins élevé que pour un cycliste (10 fois moins). Cependant, il est 1,6 fois plus élevé que pour un automobiliste.

Selon l'âge

Les personnes de 65 ans et plus sont les plus touchées : elles représentent 229 décès soit 49 % de la mortalité piétonne, pour seulement 19 % de la population. Celles de 75 ans et plus comptent 169 personnes tuées soit 36 % de la mortalité piétonne, pour 9 % de la population. 47 % des piétons tués de 65 ans et plus sont des femmes, contre 38 % pour l'ensemble des piétons tués et 25 % pour l'ensemble des tués.

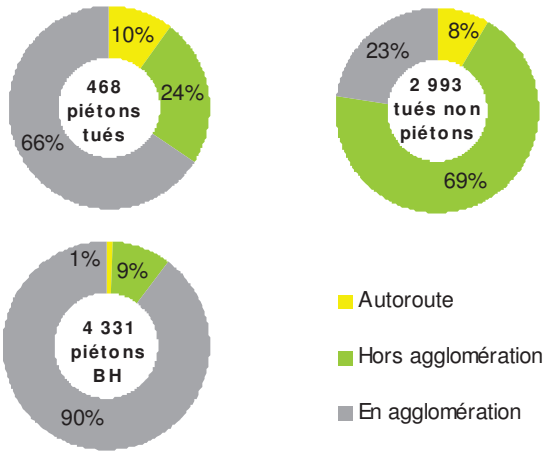
Selon le milieu

66 % des piétons tués le sont en agglomération alors que cette part est de 23 % pour les autres usagers. 62 % des piétons tués en agglomération ont plus de 65 ans, ils se répartissent à parts égales entre hommes et femmes. Chez les enfants et les personnes âgées, près de 9 piétons tués sur 10 le sont en agglomération, alors que cette proportion n'est que de l'ordre du tiers chez les 18-44 ans.

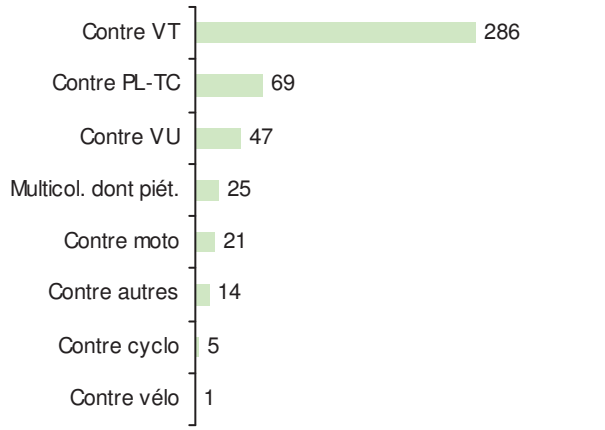
La gravité est nettement plus élevée sur les réseaux rapides : le nombre de tués piétons pour 100 blessés hospitalisés est de 8 en agglomération, 28 sur route hors agglomération et 98 sur autoroute.

[1] AMOROS, Emmanuelle, *et al., Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers*, IFSTTAR, août 2012 – p74 (risque d'être tué), p66 (risque d'être gravement blessé).

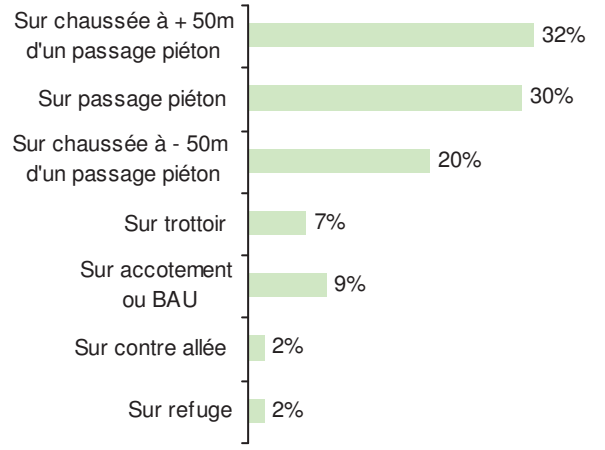
Répartition des tués et des blessés selon le milieu



Nombre de piétons tués selon le type de collision



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



Selon les types de collision

En 2015, 61 % des piétons tués l'ont été lors d'un choc avec un véhicule de tourisme. 25 % des piétons tués l'ont été lors d'un choc avec un véhicule utilitaire, un poids lourd, un bus ou un car.

Jour/nuit

La part des piétons tués de nuit diffère fortement selon le milieu : elle est de 25 % en agglomération et de 75 % hors agglomération. Cela peut s'expliquer notamment par la faible visibilité du piéton de nuit pour les autres usagers, notamment dans les zones non urbanisées où sa présence est inattendue.

Autres thèmes

En 2015, pour 83 % des tués (soit 342 cas), le piéton est positionné sur la chaussée. Sur les 414 cas renseignés, on dénombre 126 tués sur passage piéton, 84 tués à moins de 50 m d'un passage piéton et 132 à plus de 50 m. Selon l'étude VOIESUR[1], 90 % des heurts de piétons se produisent sur la chaussée et dans la moitié de ces cas le piéton traverse la chaussée. Dans 60 % des accidents corporels de piétons, le conducteur ne réalise pas de manœuvre d'urgence et le choc se produit à la vitesse de circulation initiale du véhicule.

L'alcoolémie des piétons tués est très contrastée selon les classes d'âge. En 2015, parmi les piétons tués dont l'alcoolémie est connue, 47 % de ceux âgés de 18 à 44 ans présentent une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, contre seulement 4 % de ceux âgés de 65 ans et plus. 60 % des piétons tués avec une alcoolémie positive ont des alcoolémies supérieures à 2 g/l. Une étude récente[2] relative aux accidents de piétons, hors agglomération et hors autoroute, a montré que le piéton est alcoolisé dans près d'un accident de nuit sur deux.

Scénarios types[3]

En agglomération, « le piéton, masqué parfois par un véhicule en stationnement, engage sa traversée hors passage piéton. Le conducteur ne le détecte pas ou trop tard ». Les situations d'accidents allient des véhicules à la vitesse inadaptée et des piétons peu visibles dans un environnement urbain chargé, qui traversent une voie assez large.

Hors agglomération, « un véhicule circule de nuit. Un piéton fortement alcoolisé marche sur la chaussée dos au trafic. Le conducteur ne le voit qu'au dernier moment ». L'alcool chez le piéton, sa perception trop tardive par le conducteur et les accotements mal adaptés à la marche sont souvent relevés.

[1] VOIESUR, Livrable 4.4, *Accidentologie des piétons*, avril 2015.
[2] *Les accidents piétons hors agglomération*, Cerema, rapport d'étude à paraître.
[3] BRENAC, Thierry, *et al.*, *Scénarios types d'accidents impliquant des piétons*, Les collections de l'INRETS, décembre 2003.

Les cyclistes

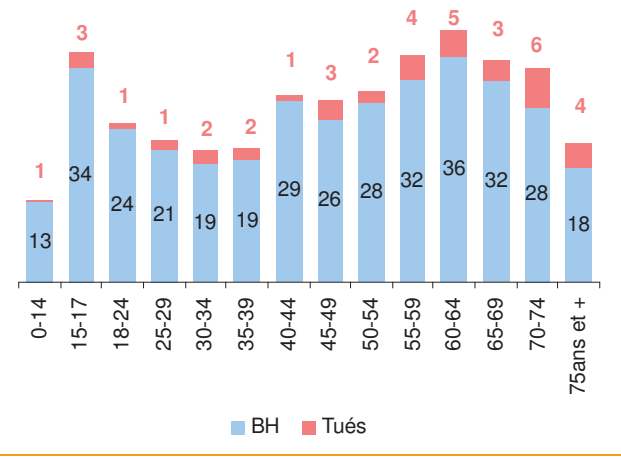
55 % des cyclistes tués le sont sur les routes hors agglomération et 70 % ont plus de 45 ans.

Cyclistes tués		149
Cyclistes blessés hospitalisés		1 516
Nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste		4 429
Nombre de cyclistes blessés hospitalisés pour un cycliste tué		10
Évolution annuelle moyenne du nombre de cyclistes tués entre…	2014 et 2015	- 6,3 %
	2010 et 2015	+ 0,3 %
	2000 et 2010	- 6,0 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de cyclistes tués a augmenté en moyenne de 0,3 % par an

Évolution du nombre de cyclistes tués par an entre 2000 et 2015

Nombre de cyclistes tués et blessés hospitalisés (BH) pour un million d'habitants par classe d'âge



En 2015, 149 cyclistes ont été tués dans un accident de la route. La mortalité des cyclistes a diminué de - 6,3 % par rapport à 2014. Les cyclistes représentent 4 % de la mortalité routière.

Entre 2000 et 2010, le nombre de cyclistes tués a diminué de - 46 % (soit - 6 % par an en moyenne) pour un usage relativement stable (augmentation dans les villes, baisse en périphérie et stabilisation hors agglomération[1]). Depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route demeure autour de 150 personnes tuées par an alors que le nombre de tués des autres modes de transport a baissé de - 14 %.

En 2015, pour un cycliste tué, 10 cyclistes ont été hospitalisés. Cependant, les accidents avec cycliste hospitalisé connaissent un sous-enregistrement dans le fichier BAAC plus fort que les autres modes car les forces de l'ordre 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 déplacements en 2007-2008, le vélo représentait 2,7 % du nombre de déplacements pour une part de la mortalité routière de 3,4 %[2].

D'après les données du registre du Rhône, le risque pour un cycliste d'être tué par heure passée dans la circulation est 3 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 10 fois moins que pour un usager de deux-roues motorisé[3]. 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 concernent les traumatismes de la tête.

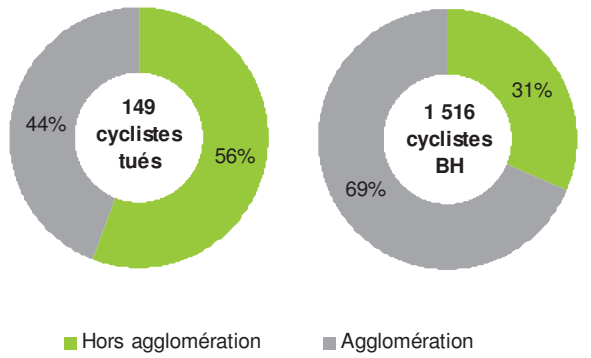
Selon l'âge

Le risque cycliste concerne majoritairement les générations les plus âgées : sur la période 2011-2015, le nombre moyen de cyclistes tués par million d'habitants et par an s'élève régulièrement avec la tranche d'âge, de 1,2 pour la tranche 35-39 ans à 5,8 pour la tranche 70-74 ans.

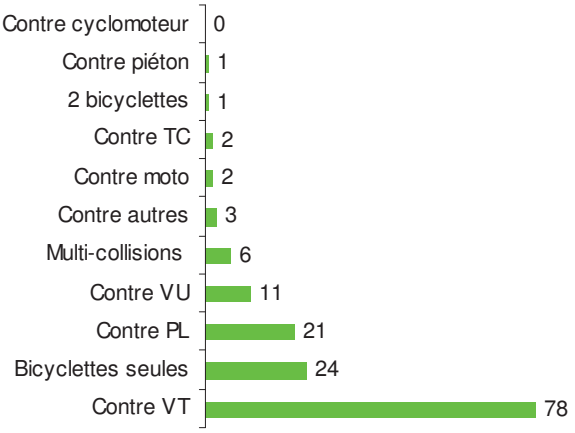
Ainsi sur cette période, la classe d'âge 65-74 ans (9 % de la population) représente 19 % de la mortalité cycliste, alors que sa part dans la mortalité générale est de 8 %. Les 75 ans et plus (également 9 % de la population) constituent quant à eux 16 % de la mortalité cycliste, leur part dans la mortalité générale étant de 14 %.

[1] *Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) 2007- 2008.*
[2] PAPON F. et DE SOLERE R., *Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville*, IFSTTAR / CERTU, La Revue, décembre 2010.
[3] 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+).

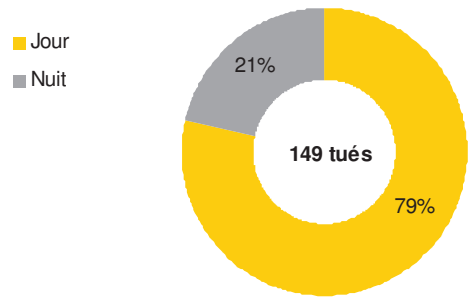
Répartition des cyclistes tués et hospitalisés selon le milieu



Nombre de cyclistes tués selon le type de collision



Répartition des cyclistes tués selon la luminosité



Selon le milieu

Les agglomérations concentrent 83 % des accidents impliquant un cycliste mais 44 % de leur mortalité, du fait de la moindre vitesse des véhicules. Le nombre de cyclistes tués pour 100 blessés hospitalisés est de l'ordre de 6 en ville et de 17 hors agglomération.

La part des cyclistes tués de nuit est de 21 % (32 sur 149), elle est identique en agglomération et sur les routes hors agglomération.

Usagers impliqués

Les accidents de cyclistes seuls ne représentent que 7 % des accidents de cyclistes enregistrés dans le BAAC par les forces de l'ordre. Cette proportion est fortement sous-estimée : d'après le Registre du Rhône qui s'intéresse aux personnes admises à l'hôpital, elle atteint en réalité 70 %[1].

Un cycliste tué sur quatre (23 % en 2015) est heurté par un poids lourd, un autobus ou un véhicule utilitaire. Seules deux collisions mortelles ont impliqué un cycliste et un piéton : un cycliste a été tué dans la première et un piéton dans la seconde.

Les scénarios types[2]

Cas type en agglomération, où le cycliste n'est pas perçu par le conducteur : un cycliste circule de jour dans une rue bordée de stationnements. Une portière s'ouvre, et le cycliste, par évitement, chute sur la chaussée (15 % des accidents corporels à Paris[3]).

Hors agglomération, le cycliste roule sur la chaussée, généralement peu large, un véhicule tente un dépassement sans s'écarter suffisamment et heurte le cycliste par l'arrière. D'autres cas types existent liés à la faible perception du cycliste par les conducteurs, de jour ou de nuit, et à des vitesses d'approche excessives.

La sécurité par le nombre

Le risque d'être tué à vélo diminuerait quand le nombre de kilomètres parcourus à vélo par habitant et par an augmente. Cette corrélation semble vérifiée par plusieurs études[4]. Un travail de recherche récent[5] a établi la probabilité d'un lien de causalité entre pratique cycliste et sécurité : en effet, les automobilistes qui sont aussi cyclistes déclarent adopter un comportement plus sécuritaire à l'égard de ces derniers.

---

[1] *Rapport d'activité 2015 du Registre du Rhône*, rapport UMRESTTE n° 1601, mars 2016 - p40.
[2] GOT, Claude, *Analyse de 385 accidents mortels de la circulation entre 2001 et 2003*, mai 2007.
[3] Préfecture de police de Paris, *Statistiques des accidents de la ville de Paris,* 2009.
[4] JACOBSEN P.L., *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*, Injury Prevention 2003.
[5] JOHNSON M., *Safety in numbers? Investigating Australian driver behaviour, knowledge and attitudes towards cyclists*, Accident Analysis & Prevention, Volume 70, Septembre 2014, p148-154.

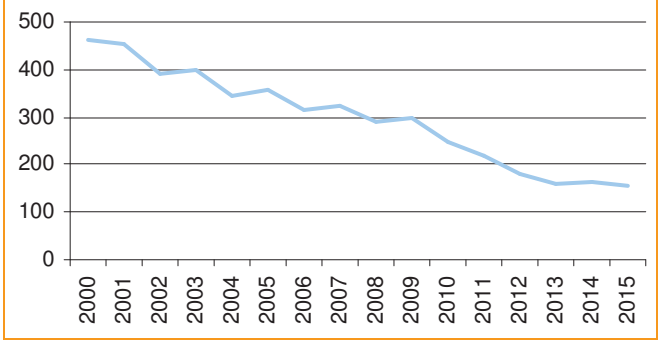
Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes

34 % des cyclomotoristes tués ont entre 14 et 17 ans. 35 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l. 51 % des cyclomotoristes tués en agglomération le sont sans tiers impliqué.

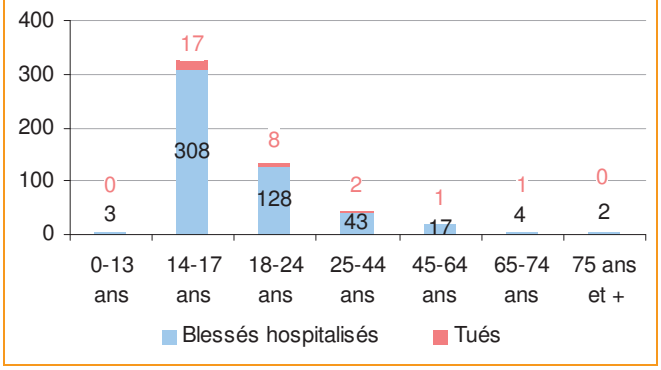
Cyclomotoristes tués		155
Cyclomotoristes blessés hospitalisés		2 683
Nombre d'accidents corporels impliquant un cyclomotoriste		7 107
Nombre de cyclomotoristes blessés hospitalisés pour un cyclomotoriste tué		17
Évolution annuelle moyenne du nombre de cyclomotoristes tués entre…	2014 et 2015	- 6,0 %
	2010 et 2015	- 9,0 %
	2000 et 2010	- 6,0 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de cyclomotoristes tués a baissé en moyenne de 9,0 % par an

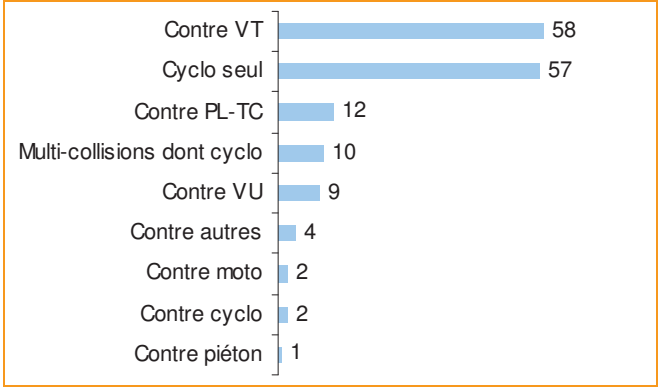
Évolution du nombre de cyclomotoristes tués par an



Nombre de cyclomotoristes tués et blessés hospitalisés par million d'habitants



Nombre de cyclomotoristes tués selon le type de collision



En 2015, 155 cyclomotoristes (usagers d'une motocyclette ou d'un scooter de cylindrée inférieure à 50 cm^3) ont été tués, ce qui représente 5 % de la mortalité routière. 92 % sont des hommes. 143 cyclomotoristes tués étaient conducteurs, 12 étaient passagers.

En 2015, 7 107 accidents corporels impliquent au moins un cyclomoteur, soit 13 % de l'ensemble des accidents. Entre 2000 et 2010, le nombre de tués cyclomotoristes baisse nettement de - 46 % (- 6 % par an en moyenne).

Entre 2010 et 2015, cette baisse s'est accélérée : 9 % de baisse moyenne par an (soit une baisse totale de 38 %) malgré la hausse entre 2013 et 2014. Cette baisse est près de 4 fois plus forte que pour les autres usagers (- 2,5 % par an en moyenne).

Estimation du risque

Le risque d'être tué ramené aux kilomètres parcourus est 27 fois plus élevé pour un conducteur de cyclomoteur que pour un conducteur de voiture[1]. En 2012, le kilométrage annuel moyen d'un cyclomoteur était de 2 700 km. 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 2012 à 2,6 milliards de km parcourus. Cela représente 0,5 % du trafic motorisé annuel en France alors que les cyclomotoristes représentent 5 % des personnes tuées en 2015.

Selon l'âge

Les cyclomotoristes de 14 ans à 17 ans sont les plus touchés **:**

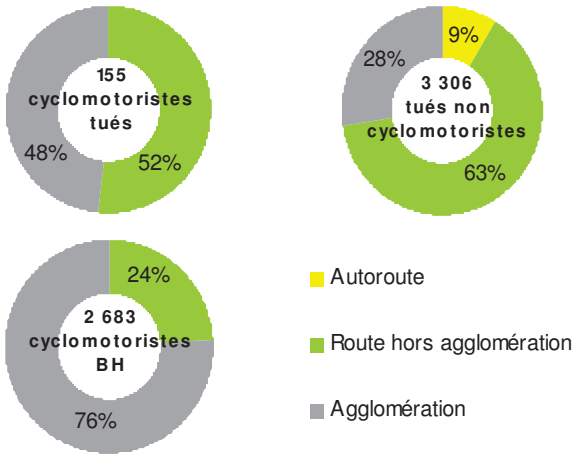
- Avec 53 jeunes tués et 970 hospitalisés, ils représentent 34 % des cyclomotoristes tués et 36 % des blessés hospitalisés, alors qu'ils ne représentent que 25 % des conducteurs de cyclo[2] ;
- le risque d'être tué ramené à la population est 10 fois plus élevé pour eux que pour les autres cyclomotoristes (respectivement 17 et 1,7 tués pour 1 million d'habitants).

Selon le type de collision

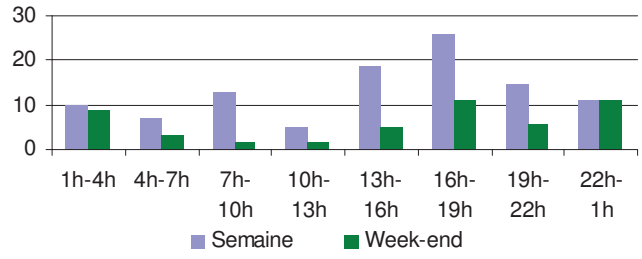
37 % des cyclomotoristes tués (contre 50 % pour les automobilistes) le sont dans un accident sans autre impliqué ; cette part atteint 51 % en agglomération (41 % en 2014). 37 % des cyclomotoristes tués le sont à la suite d'une collision avec un véhicule de tourisme ; cette part est de 44 % hors agglomération.

[1] CGDD – SOeS, *Les deux-roues motorisés : à chaque âge, son usage et ses dangers*, n° 156, mars 2013.
[2] Analyse réalisée à partir des données du fichier détail de l'enquête 2012 sur l'utilisation des 2RM.

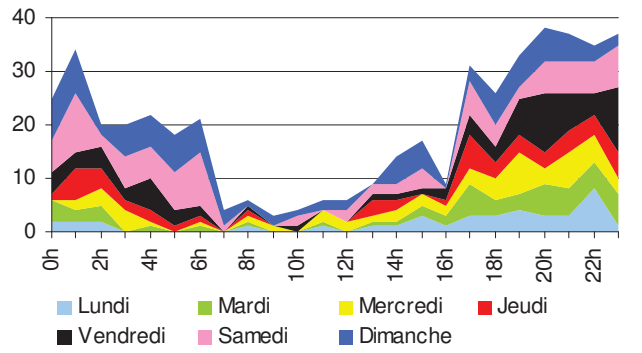
Répartition des tués et des blessés selon le milieu



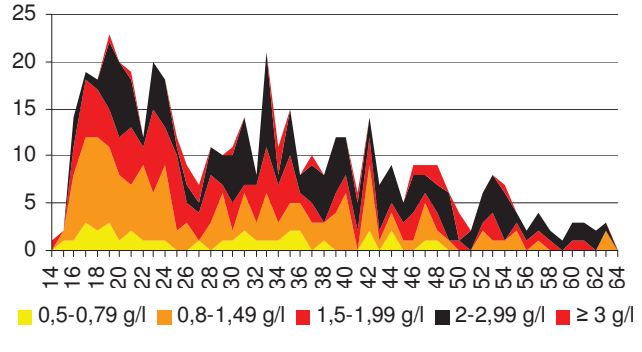
Nombre de cyclomotoristes tués selon l'heure et le type de jour



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



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



Selon le milieu

La moitié des cyclomotoristes tués (48 %) le sont en agglomération. Par rapport aux autres modes motorisés, cette part est particulièrement importante : 15 % des tués automobilistes le sont en agglomération. Les accidents de cyclomoteurs sont plus souvent mortels hors agglomération qu'en agglomération : 8 tués pour 100 accidents hors agglomération et un pour 100 en agglomération.

Selon le mois, le jour et la nuit

La répartition des cyclomotoristes tués selon le mois varie suivant les années. En 2015, ce sont les mois de juin et juillet qui comptent le plus de cyclomotoristes tués (17 chacun).

La moitié des cyclomotoristes tués le sont de nuit, comme les automobilistes, contre un tiers pour les motocyclistes. On observe un pic de mortalité pour les cyclomotoristes entre 16h et 19h.

Alcool

Le facteur « alcool » est particulièrement présent chez les cyclomotoristes : 35 % des conducteurs de cyclo impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l, contre 18 % pour les autres conducteurs. Lorsque le conducteur de cyclo est positif à l'alcool dans un accident corporel, le taux est supérieur à 0,8 g/l dans 92 % des cas et supérieur à 2 g/l dans 37 % des cas.

Entre 1h et 7h, 36 % des conducteurs de cyclo impliqués dans un accident corporel (86 % dans un accident mortel) ont un taux supérieur à 0,5 g/l. C'est parmi les 25-64 ans que la part des conducteurs positifs à l'alcool est la plus importante : 14 % contre 5 % pour les 14-24 ans.

Équipement

L'absence de casque reste un facteur de gravité. En 2015, 14 cyclomotoristes tués, 11 conducteurs et 3 passagers, ne portaient pas de casque (9 % de la mortalité des cyclomotoristes). Parmi les cyclomotoristes impliqués dans un accident, 6 % des passagers et 3 % des conducteurs n'étaient pas casqués, parts globalement stables depuis 2003.

Autres thèmes

Les trajets domicile-travail et domicile-école ne sont pas les plus accidentogènes : ils représentent 50 % des déplacements de cyclomotoristes[1] mais ne concernent que 18 % des accidents de ces usagers. Dans 20 % des cas, la défaillance d'un jeune conducteur de cyclomoteur est une violation intentionnelle d'une règle de sécurité[2].

[1] CGDD – SOeS, *Les deux-roues motorisés : à chaque âge, son usage et ses dangers*, n° 156, mars 2013.
[2] VAN ELSLANDE P. et MARECHAL M., *Accidentologie des cyclomoteurs*, IFSTTAR, janvier 2008.

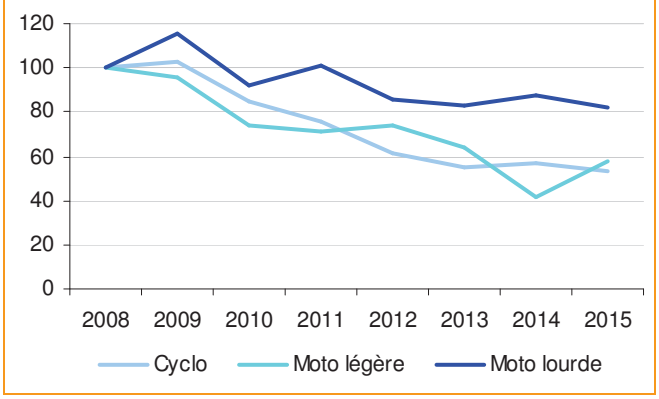
Les deux-roues motorisés : les motocyclistes

85 % des motocyclistes tués utilisent des engins lourds (plus de 125 cm^3). 35 % des motocyclistes tués le sont sans implication d'un tiers. 50 % des motocyclistes tués ont entre 18 et 34 ans.

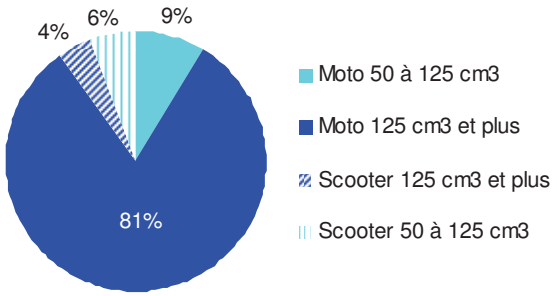
Motocyclistes tués		614
Motocyclistes blessés hospitalisés (BH)		5 514
Nombre d'accidents corporels impliquant un motocycliste		13 500
Nombre de motocyclistes blessés hospitalisés pour un motocycliste tué		9
Évolution annuelle moyenne du nombre de motocyclistes tués entre…	2014 et 2015	-1,8 %
	2010 et 2015	-2,7 %
	2000 et 2010	-2,9 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de motocyclistes tués a baissé en moyenne de 2,7 % par an

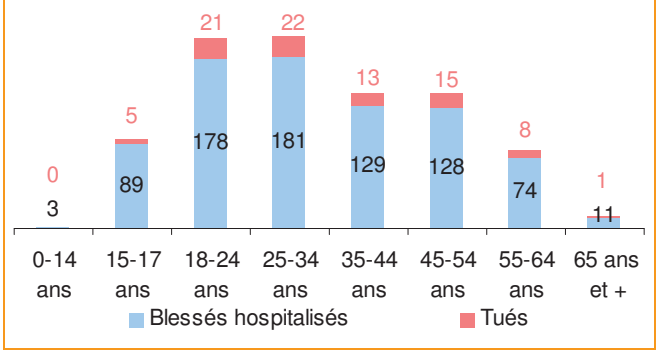
Évolution du nombre d'usagers de 2RM tués par an selon la cylindrée (base 100 en 2008)



Personnes tuées en motocyclette selon le type d'engin utilisé



Nombre de motocyclistes tués et blessés hospitalisés pour 1 million d'habitants selon l'âge



En 2015, 614 motocyclistes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm^3) ont été tués, soit 18 % de la mortalité routière. La mortalité motocycliste a baissé de - 1,8 % (- 11 décès) par rapport à 2014.

Entre 2000 et 2010, le nombre de motocyclistes tués a baissé de - 26 % (- 2,9 % par an en moyenne). La baisse entre 2010 et 2015 du nombre de tués est de - 13 % (- 2,7 % par an en moyenne), elle est la même que pour les autres usagers. Entre 2000 et 2015, cette baisse a été de - 35 % (- 66 % en véhicule de tourisme, - 69 % en cyclomoteur).

En 2015, 13 500 accidents corporels ont impliqué une moto, soit 24 % de l'ensemble des accidents. 5 514 motocyclistes ont été blessés hospitalisés.

Estimation du risque[1]

Le risque d'être tué ramené aux kilomètres parcourus pour un conducteur de moto est 23 fois plus élevé que pour un conducteur de véhicule de tourisme : 13 fois pour les motos de 50cm^3 à moins de 125 cm^3 et 27 fois pour les plus de 125 cm^3. Le kilométrage annuel moyen était en 2012 de 3 100 km : 2 300 km pour les moins de 125 cm^3, à 53 % sur des parcours urbains ; 3 700 km pour les plus de 125 cm^3, à 70 % hors agglomération. La circulation des motos était estimée à 8,4 milliards de kilomètres parcourus, soit 1,5 % du trafic motorisé en France alors que les motocyclistes représentent, en 2015, 18 % des personnes tuées.

Selon le type de motocyclette (cf. p48)

La mortalité motocycliste est liée très majoritairement (85 %) à des engins de plus de 125cm^3. Entre 2014 et 2015, la mortalité évolue de façon contrastée selon la catégorie. Elle baisse de - 8 % pour les motos de plus de 125 cm3 (- 41 tués), mais croît pour les autres catégories : + 23 % pour les scooters de plus de 125 cm3 (+ 5 tués), + 59 % pour les scooters de moins de 125 cm3 (+ 13 tués) et + 29 % pour les motos de moins de 125 cm3 (+ 12 tués). Les accidents sont plus graves pour les engins lourds :

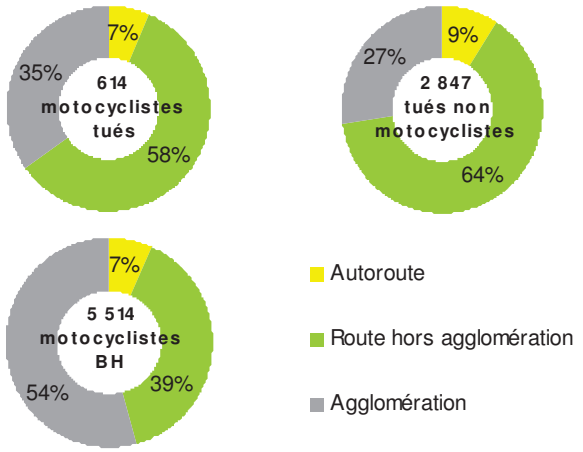
– engins lourds : 13 tués pour 100 blessés hospitalisés,
– engins légers : 5 tués pour 100 BH.

Selon l'âge

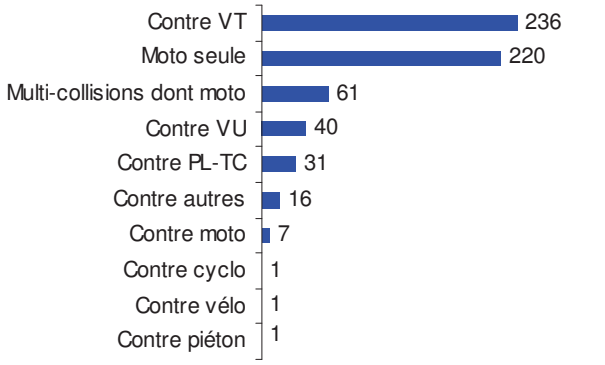
Les 18-34 ans sont les plus touchés : ils représentent 50 % des motocyclistes tués et 45 % des blessés hospitalisés, alors qu'ils ne représentent que 20 % de la population. Alors que le nombre de motocyclistes tués a baissé de - 13 % entre 2010 et 2015, le nombre de motocyclistes tués de 50 ans et plus a augmenté de + 39 % sur la même période.

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

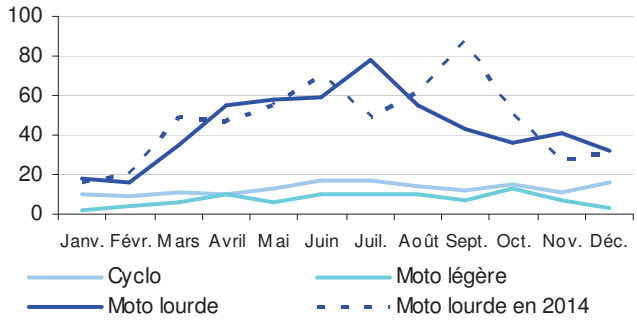
Répartition des motocyclistes tués et blessés hospitalisés selon le milieu



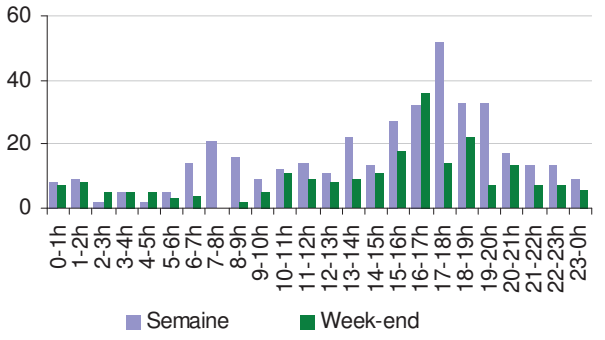
Nombre de motocyclistes tués selon le type de collision



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

35 % des motocyclistes tués le sont en agglomération (214 tués), contre 15 % pour les automobilistes. Cette proportion est plus élevée pour les motocyclettes légères (50 %) que pour les plus de 125 cm^3 (32 %).

Avec 40 tués en 2015, la mortalité des motocyclistes sur autoroute a fortement augmenté par rapport à 2014 (+ 14) et est revenue à son niveau de 2013.

En agglomération, les motocyclistes tués le sont dans 29 % des cas en intersection. Hors agglomération, ils le sont dans 45 % des cas en courbe.

Selon les types de collision

En 2015, dans les accidents impliquant une motocyclette, 36 personnes non motocyclistes ont été tuées, dont 21 piétons. 36 % des motocyclistes ont été tués dans un accident sans autre impliqué (contre 50 % des automobilistes) et 38 % par suite d'une collision avec un véhicule de tourisme.

54 motocyclistes ont été tués alors que leur véhicule a heurté un arbre ou un poteau et 31 une glissière métallique.

Selon le mois, le jour et la nuit

La mortalité motocycliste présente une saisonnalité marquée, surtout pour les cylindrées de plus de 125 cm^3 : 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 d'avril à août regroupent 57 % des motocyclistes tués en 2015 (351). Les motocyclistes représentent 23 % de la mortalité routière de cette période.

29 % des motocyclistes tués le sont de nuit (46 % pour les automobilistes). La période 15 h -20 h regroupe 45 % des motocyclistes tués, avec un pic entre 17 h et 18 h en semaine et entre 16 h et 17 h le week-end.

Selon l'ancienneté du permis

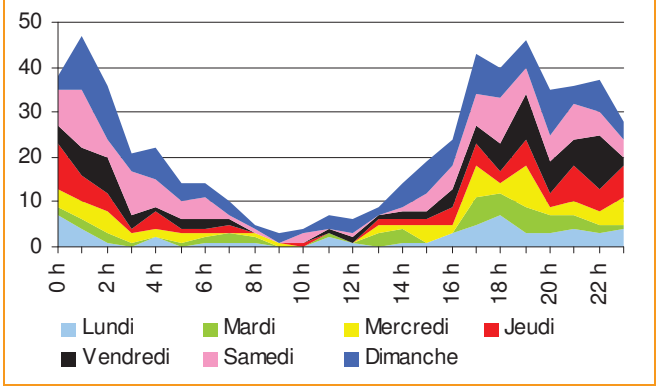
15 % des conducteurs de motos tués en 2015 sont des conducteurs novices.

110 900 permis « moto » ont été délivrés en 2015 : 5 600 A1, 49 000 A2, et 56 300 A.

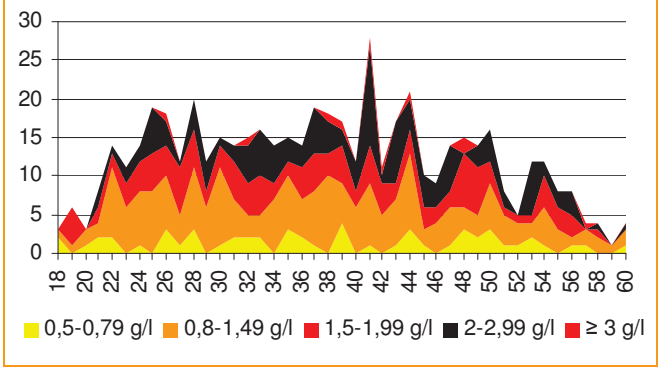
Les équipements de protection

L'absence d'équipements de protection (casque, gants, bottes, etc.) est un facteur aggravant, y compris à faible vitesse. En 2015, 24 motocyclistes tués, dont 1 passager, ne portaient pas de casque.

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 cm^3.

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

Selon l'alcoolémie

103 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 103 motocyclistes alcoolisés, 86 dépassent le taux délictuel (0,8 g/l) et 59 dépassent 1,5 g/l. La proportion des conducteurs de moto ayant une alcoolémie supérieure au taux légal dans les accidents corporels est de 5 %, également du même ordre que celle des automobilistes. Les conducteurs de moto positifs à l'alcool impliqués dans un accident corporel le sont à 42 % le week-end et à 70 % entre 17h et 3h.

La vitesse

Dans les accidents mortels, les conducteurs de motos sont davantage en excès de vitesse que les conducteurs de véhicules de tourisme[1]. 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.

Autres thèmes

L'analyse de procès-verbaux révèle qu'en cas d'accident corporel[2], c'est l'autre usager qui est à l'origine du conflit dans 70 % des cas. Dans 63 % des cas, un défaut de détection de la moto peut être attribué au conducteur accidenté confronté à 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. Souvent, ils ne tiennent pas compte dans leur comportement de leur vulnérabilité et surtout du fait qu'ils sont moins visibles que les autres véhicules. C'est le différentiel de vitesse entre les véhicules qui est le plus souvent à l'origine des accidents plutôt que la vitesse « excessive » des motos.

En cas de freinage d'urgence une moto parcourt 3 mètres de plus qu'un véhicule de tourisme à 50 km/h et 7,5 mètres à 90 km/h[3].

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

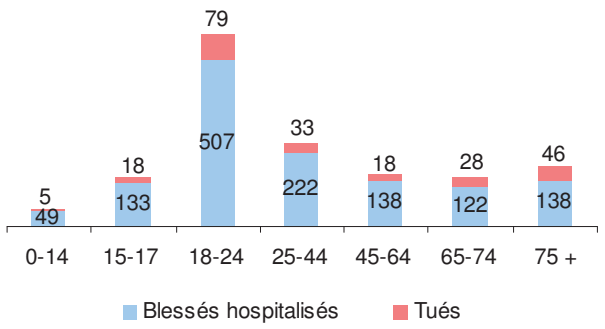
Les usagers de véhicule de tourisme

Les automobilistes tués représentent plus de 50 % de la mortalité routière. Trois automobilistes tués sur quatre le sont sur les routes hors agglomération. La moitié des automobilistes tués le sont dans un accident sans tiers.

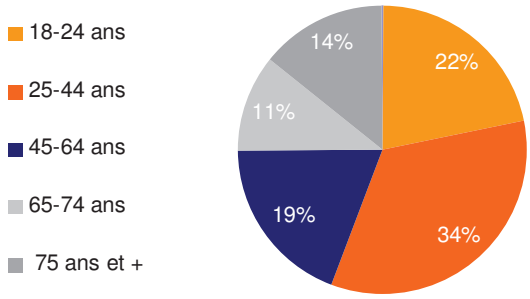
Automobilistes tués		1 796
Automobilistes blessés hospitalisés		11 021
Nombre d'accidents corporels impliquant un véhicule de tourisme		44 663
Nombre d'automobilistes blessés hospitalisés pour un automobiliste tué		6
Évolution annuelle moyenne du nombre d'automobilistes tués entre…	2014 et 2015	+8,0 %
	2010 et 2015	-3,2 %
	2000 et 2010	-8,9 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre d'automobilistes tués a baissé en moyenne de - 3,2 % par an.

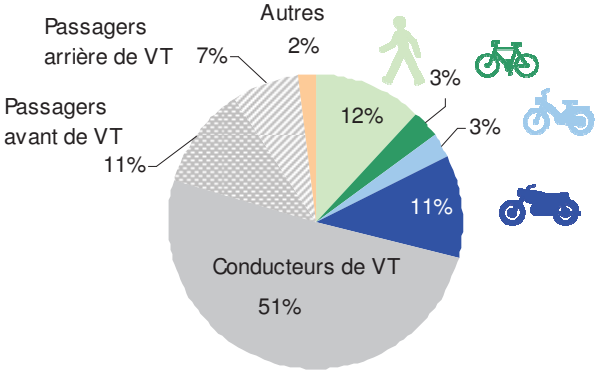
Nombre d'automobilistes tués et blessés hospitalisés pour 1 million d'habitants selon la classe d'âge



Répartition des conducteurs de véhicules de tourisme tués selon la classe d'âge



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



En 2015, 1 796 automobilistes ont été tués dans un accident de la circulation. Leur mortalité a augmenté de + 8 % par rapport à 2014. Les automobilistes représentent 52 % de la mortalité routière.

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 - 15 % (soit une baisse de - 3 % par an).

En 2015, on compte 16 automobilistes tués pour 100 blessés hospitalisés, ce ratio étant de 12 pour l'ensemble des usagers.

Estimation du risque automobiliste

En 2015, la circulation des véhicules de tourisme augmente de + 2,4 %. Le parc immatriculé en France progresse quant à lui de + 0,6 %. La progression du parc s'établit à + 2,3 % depuis 2010[1]. Un véhicule de tourisme immatriculé en France parcourt en moyenne 13 000 km. La circulation des véhicules de tourisme est estimée à 443 milliards de km parcourus, soit 76 % du trafic motorisé. 62 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels de la route sont des véhicules de tourisme.

Selon l'âge

Avec 408 jeunes tués (+ 7 % entre 2014 et 2015 mais - 24 % depuis 2010 soit mieux que l'ensemble des automobilistes avec - 15 %), les 18-24 ans représentent 23 % des automobilistes tués alors qu'ils représentent 8 % de la population.

Avec 450 seniors tués (+ 21 % entre 2014 et 2015 et + 13 % depuis 2010), les automobilistes âgés de 65 ans ou plus forment désormais 25 % de la mortalité automobiliste, pour 22 % en 2014, 19 % en 2010 et 16 % en 2000. Ils représentaient 18,4 % de la population en 2015.

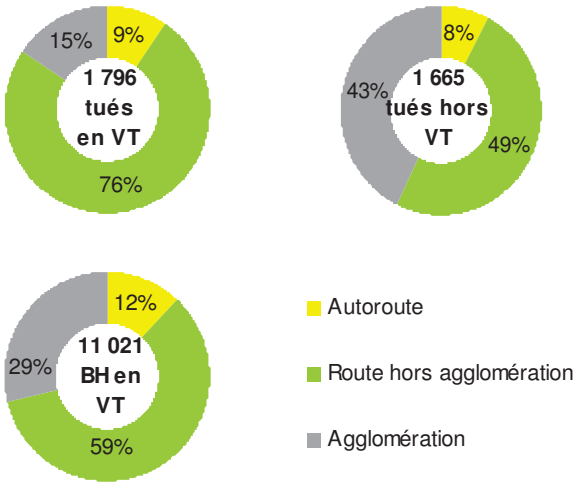
Usagers impliqués

Parmi les 1 796 automobilistes tués, on compte 1 311 conducteurs (soit 73 %) et 485 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 (resp. - 65 % et - 59 %). Entre 2010 et 2015, la mortalité baisse plus fortement pour les conducteurs que pour les passagers de véhicule de tourisme (resp. - 16 % et - 13 %).

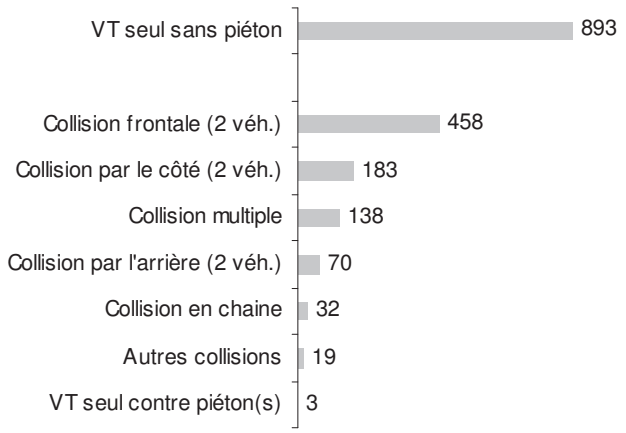
799 autres usagers ont été tués dans les accidents impliquant un véhicule de tourisme, soit 23 % de la mortalité routière. Parmi ces usagers, 2 sur 5 sont piétons, tués majoritairement en agglomération, et près de 2 sur 5 également sont motocyclistes, tués majoritairement hors agglomération.

[1] *Les comptes des transports en 2015*, CGDD/SOeS, 2016.

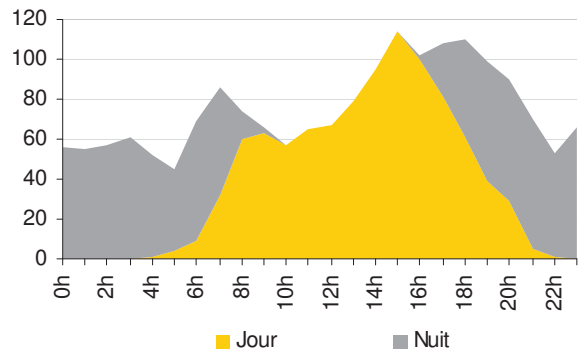
Répartition des automobilistes tués et blessés hospitalisés selon le milieu



Nombre des automobilistes tués selon le type de collision



Nombre d'automobilistes tués selon la luminosité et l'heure



Selon le milieu

C'est sur **les autoroutes** que la hausse de la mortalité des automobilistes est la plus forte en 2015 (169 automobilistes tués, soit + 30 % par rapport à 2014). Cette augmentation intervient après une relative stagnation entre 2010 et 2014, ce qui conduit à une hausse globale de + 6,3 % entre 2010 et 2015. A noter, une légère hausse du trafic sur autoroute (+ 3 %).

Avec 278 automobilistes tués, la mortalité des automobilistes en **agglomération** augmente de + 12 % par rapport à 2014. Cette hausse, ainsi que celle de l'an dernier, atténue les progrès réalisés depuis 2010, l'évolution sur la période 2010-2015 étant ramenée à une baisse de - 3,5 %.

On dénombre en 2015 sur **les routes hors agglomération** 1 349 automobilistes tués (3 automobilistes tués sur 4). La mortalité des automobilistes sur ce type de réseau a augmenté de + 5 % par rapport à 2014. Depuis 2010, le nombre d'automobilistes tués sur les routes hors agglomération baisse de - 19 %.

L'évolution du nombre d'automobilistes blessés hospitalisés entre 2014 et 2015 est différente de celle des automobilistes tués : les hospitalisations diminuent de - 14 % sur les autoroutes (1 307 personnes), de - 0,6 % dans les agglomérations (3 172) et augmentent de + 1,7 % sur les routes hors agglomération (6 542).

Selon le type de collision et les obstacles heurtés

Un automobiliste tué sur deux (893) l'est dans un accident sans tiers, et un automobiliste tué sur quatre l'est lors d'une collision frontale. Les accidents impliquant un véhicule de tourisme seul sans piéton sont plus graves que les autres : 22 tués pour 100 blessés hospitalisés, contre 10 (automobilistes et autres usagers) pour les autres accidents impliquant un véhicule de tourisme.

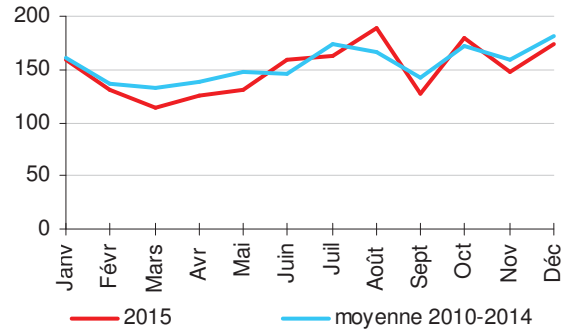
785 automobilistes sont tués en 2015 alors que leur véhicule a percuté un obstacle fixe, hors glissière, au cours de l'accident, dont 321 contre un arbre (soit 41 % des automobilistes tués contre obstacles fixes hors glissières).

Jour et nuit

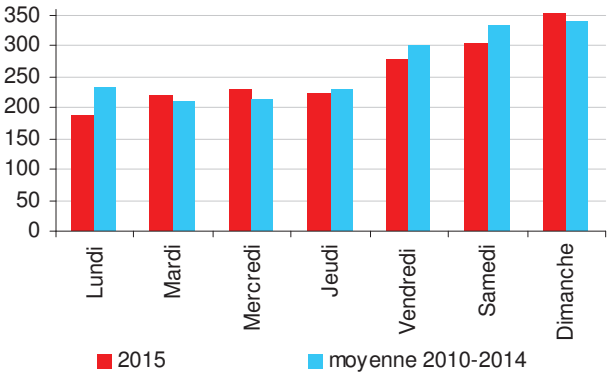
La mortalité des automobilistes intervient pour 46 % de nuit, alors que le trafic nocturne est significativement inférieur au trafic de jour. 834 automobilistes ont été tués de nuit en 2015, dont 229 entre minuit et 4 heures du matin (soit 27 % des automobilistes tués de nuit).

Comme pour l'ensemble des usagers, les accidents sont globalement plus graves pour les automobilistes la nuit que le jour : le nombre d'automobilistes tués pour 100 blessés hospitalisés est de 15 de jour et de 19 de nuit.

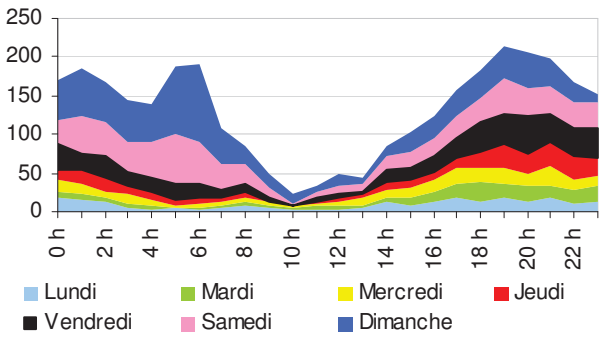
Nombre d'automobilistes tués selon le mois



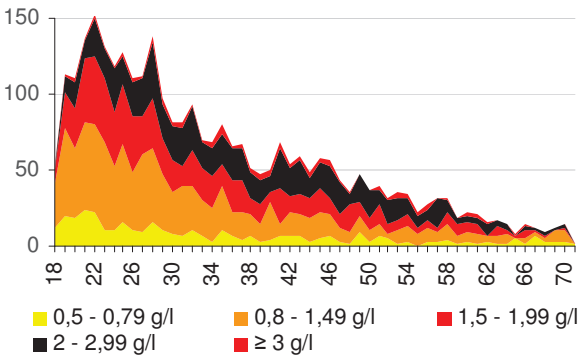
Nombre d'automobilistes tués selon le jour



Nombre de conducteurs de VT 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 2015, on observe des pics de mortalité en août, octobre et décembre. Sur la période 2010-2014, la mortalité sur les routes est la plus élevée sur les mois de juillet, août, octobre et décembre.

Les trois jours de fin de semaine (vendredi, samedi et dimanche) regroupent plus de la moitié (52 %) des automobilistes tués.

Conducteurs novices

Parmi les automobilistes, les conducteurs novices[1] représentent 7 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel. 468 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 211 conducteurs. Parmi ceux-ci, 70 % ont entre 18 et 24 ans, et 56 % ont moins d'un an de permis.

Alcool

En 2015, parmi les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans un accident mortel et dont le taux d'alcool est connu, 21 % présentaient un taux supérieur à 0,5 g/l de sang. Cette proportion fluctue entre 19 % et 21 % depuis 2010. 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 6,3 %, globalement stable depuis 2000.

L'alcoolémie de 9 conducteurs sur 10 de véhicule de tourisme alcoolisés impliqués dans un accident mortel est supérieure à 0,8 g/l de sang. 44 % de ces conducteurs au taux délictuel a entre 18 et 29 ans, 27 % entre 30 et 41 ans.

Les conducteurs alcoolisés se concentrent sur les plages horaires 18 h - 22 h sur l'ensemble des jours de la semaine ; 0 h - 2 h et 5 h - 7 h plus particulièrement samedi et dimanche matins, en majorité des jeunes. Ces trois plages, qui ne couvrent que le tiers de la durée journalière, regroupent ensemble la moitié des conducteurs alcoolisés.

Ceinture de sécurité

Parmi les usagers dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC, 1 automobiliste tué sur 6 ne portait pas sa ceinture, soit 325 personnes. Cette proportion est plus élevée pour les passagers arrière (28 %) que pour les passagers avant (12 %) et les conducteurs (22 %). Parmi les occupants ceinturés impliqués dans un accident corporel, seuls 2 % sont tués alors que cette part est de 21 % 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

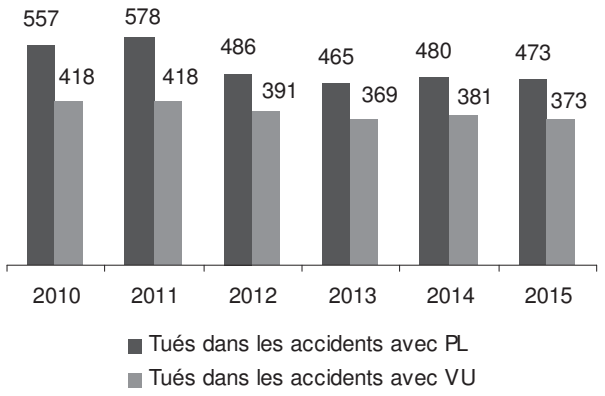
Dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire, 2 victimes graves sur 3 ne sont pas des usagers de VU. Un tué sur 3 est un usager vulnérable (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé).

Les véhicules utilitaires (VU) sont les véhicules destinés au transport de marchandises, au poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

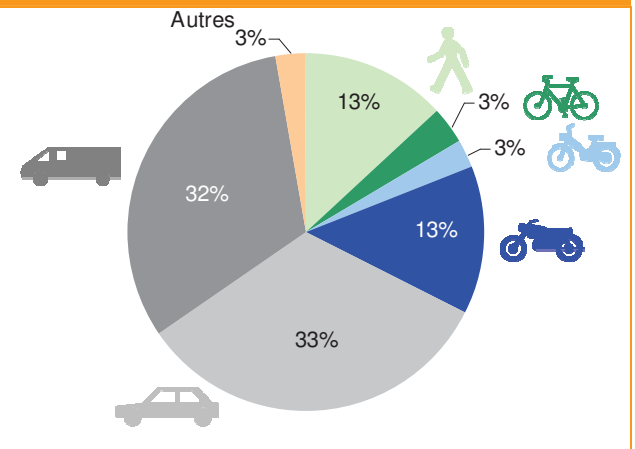
Usagers tués dans les accidents de VU		373
Dont usagers de VU tués		*120*
Usagers blessés hospitalisés dans les accidents de VU		2 483
Dont usagers de VU blessés hospitalisés		*798*
Nombre d'accidents corporels impliquant un VU		5 033
Nombre de blessés hospitalisés pour un tué dans les accidents de VU		7
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans les accidents de VU entre…	2014 et 2015	-2,1 %
	2010 et 2015	-2,3 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre d'usagers tués dans les accidents de VU a baissé en moyenne de 2,3 % par an.

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



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



En 2015, 373 personnes ont été tuées dans un accident de la circulation impliquant un véhicule utilitaire (VU), parmi lesquelles 253 personnes n'étaient pas des usagers de véhicule utilitaire.

Les personnes tuées dans les accidents de véhicule utilitaire représentent 11 % de la mortalité routière.

Depuis 2010, le nombre d'usagers tués dans les accidents de véhicule utilitaire a baissé de - 11 % (- 13 % pour la mortalité générale).

Le nombre de blessés hospitalisés dans les accidents impliquant un VU est de 2 483 en 2015, soit un ratio de 15 personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés (ce ratio étant de 12 pour l'ensemble des accidents).

Estimation du risque

Le parc et les parcours des véhicules utilitaires sont en augmentation[1] : entre 2000 et 2015, le parc a augmenté de + 19 % et le nombre de kilomètres parcourus de + 24 %, alors que sur la même période le nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds a diminué de - 10 % caractérisant un transfert partiel d'activité de transport routier vers les VU.

En 2015, 6 % des véhicules impliqués dans un accident corporel sont des véhicules utilitaires, alors que ces véhicules représentent 17 % des kilomètres parcourus en France.

Mode de déplacement

70 % des victimes graves (tuées ou hospitalisées) ne sont pas des usagers de véhicule utilitaire, soit 253 personnes tuées. Parmi celles-ci, une personne sur deux est un usager vulnérable (121 personnes), dont 59 usagers d'un deux-roues motorisé, 50 piétons et 12 cyclistes. 122 automobilistes ont perdu la vie dans ces accidents.

Parmi les 120 usagers de véhicule utilitaire tués, 88 sont des conducteurs et 32 sont passagers.

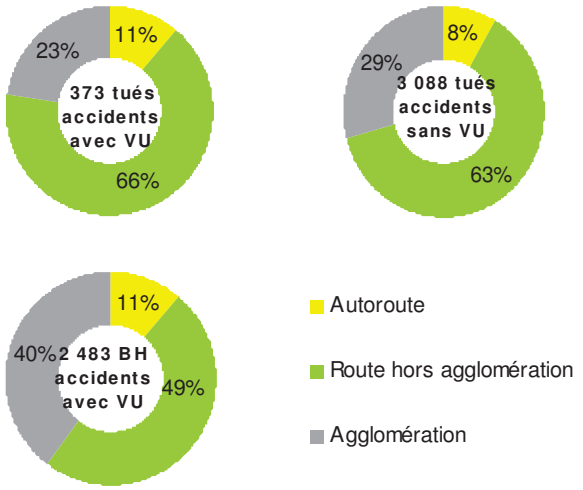
Selon le type de collision

Plus de la moitié des usagers de véhicule utilitaire tués (67) le sont dans un accident sans tiers. Un tiers le sont dans un choc contre un autre véhicule : poids lourd (20 usagers de véhicule utilitaire tués), véhicule de tourisme (16) ou autre véhicule utilitaire (5).

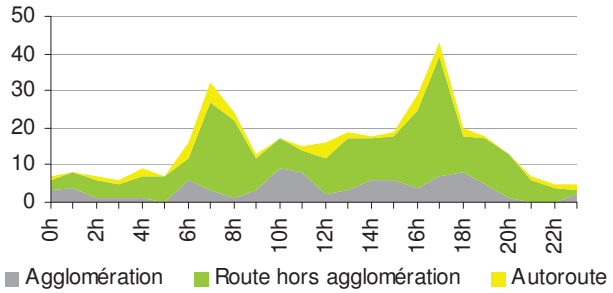
Lorsque le véhicule utilitaire est seul impliqué, il heurte un obstacle fixe dans 85 % des accidents mortels. Dans un cas sur trois, cet obstacle est un arbre.

[1] *Les comptes des transports en 2015*, CGDD/SOeS, 2016.

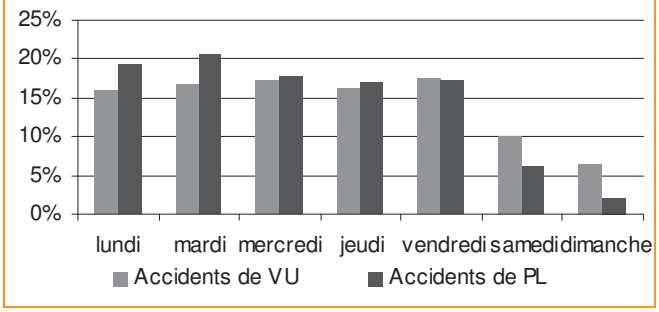
Répartition des tués et des blessés hospitalisés dans les accidents de VU selon le milieu



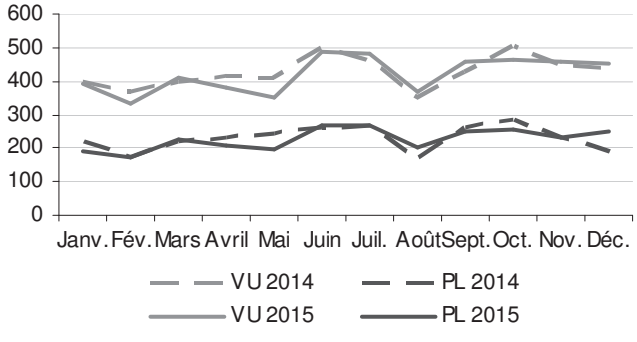
Nombre d'usagers tués dans les accidents de véhicules utilitaires selon l'heure et le milieu



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 supportant des trafics de transit : 66 % des personnes tuées le sont sur route hors agglomération et 11 % 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, avec deux pics en début et fin de journée qui correspondent au trajet pour rejoindre ou rentrer du lieu de travail.

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 véhicule 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 juin, juillet et septembre à décembre comptent plus d'accidents que les autres.

Usagers de véhicule utilitaire

61 % des usagers de véhicule utilitaire tués ont entre 25 et 64 ans. 16 % ont entre 18 et 24 ans et 12 % ont plus de 75 ans.

Parmi les 106 usagers de véhicule utilitaire tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC, 40 ne portaient pas la ceinture, soit 38 %, contre 21 % 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

Un tiers des conducteurs de VU impliqués dans les accidents mortels ont un permis de moins de cinq ans. Cette proportion est la même pour les automobilistes.

15 % des conducteurs de véhicule utilitaire impliqués dans un accident mortel présentent une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, contre 18 % en moyenne pour l'ensemble des conducteurs. 8 % des conducteurs de véhicule utilitaire impliqués dans un accident mortel ont consommé des stupéfiants, contre 13 % pour l'ensemble des conducteurs.

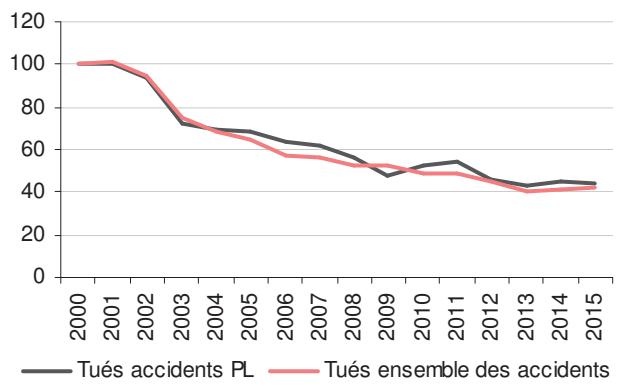
Les accidents impliquant un poids lourd

9 personnes tuées sur 10 dans les accidents impliquant un poids lourd ne sont pas des usagers de poids lourd, 1 sur 4 est un usager vulnérable (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé). Plus de 8 personnes tuées sur 10 dans ces accidents le sont sur autoroute ou route hors agglomération.

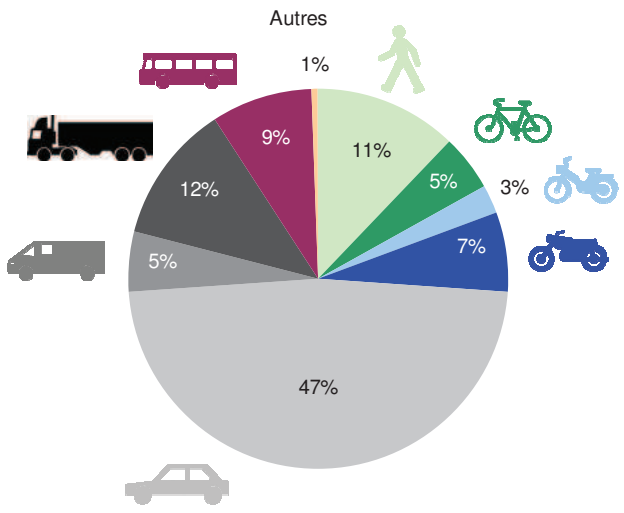
Usagers tués dans les accidents de poids lourds		473
Dont usagers de poids lourds tués		*56*
Usagers blessés hospitalisés dans les accidents de poids lourds		1 444
Dont usagers de PL blessés hospitalisés		*249*
Nombre d'accidents corporels impliquant un PL		2 721
Nombre de blessés hospitalisés pour un tué dans les accidents de poids lourds		3
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans les accidents de PL entre…	2014 et 2015	-1,5 %
	2010 et 2015	-3,2 %
	2000 et 2010	-6,3 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre d'usagers tués dans les accidents de PL a baissé en moyenne de 3,2 % 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 2015, 473 personnes ont été tuées dans un accident de la route impliquant un poids lourd (PL), soit 14 % de la mortalité routière, dont 417 personnes qui n'étaient pas usagers de PL. La mortalité des accidents de PL a baissé de - 1,5 % entre 2014 et 2015. 43 personnes ont été tuées dans l'accident de Puisseguin (33) du 23 octobre 2015 impliquant un PL et un autocar. Sans cet accident, la baisse de la mortalité PL entre 2014 et 2015 aurait été de - 10,4 %.

Entre 2000 et 2010, le nombre de tués dans les accidents de PL a nettement diminué de - 48 % (- 6,3 % par an en moyenne). Depuis 2010, la baisse est plus faible (- 3,2 % par an) et reste du même ordre de grandeur que pour les accidents sans PL (baisse de - 2,8 % par an).

La gravité

Les accidents impliquant un PL sont particulièrement graves : un accident avec PL est mortel dans 14 % des cas, contre 5 % pour les accidents sans PL. Les accidents impliquant un PL comptent 33 décès pour 100 blessés hospitalisés, alors que ce ratio est de 12 pour les accidents sans PL.

Estimation du risque

Les poids lourds représentent 3 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, et environ 4,5 % des kilomètres parcourus en France[1].

Les PL étrangers sont sous-impliqués dans les accidents mortels : ils réalisent 36 % des parcours PL en France, mais ils ne constituent que 17 % des PL impliqués dans les accidents mortels. Les PL étrangers impliqués dans un accident mortel le sont pour 50 % sur autoroute (20 % pour les PL français) et 40 % sur les routes hors agglomération (60 % pour les PL français).

Usagers hors poids lourd

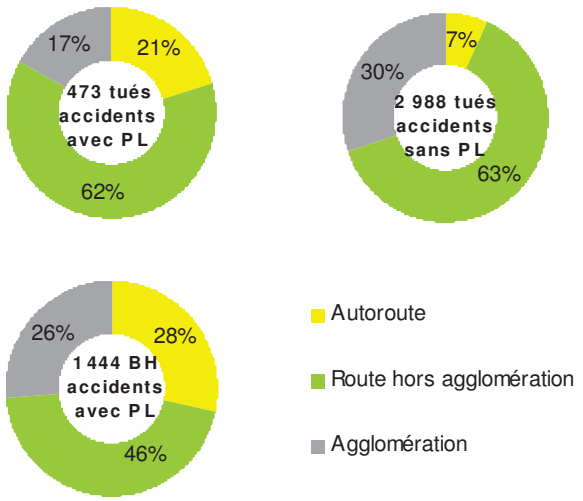
Dans les accidents mortels impliquant un PL, la victime n'est qu'une fois sur dix un usager du PL. Dans les accidents mortels de véhicules de tourisme, c'est sept fois sur dix un automobiliste.

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

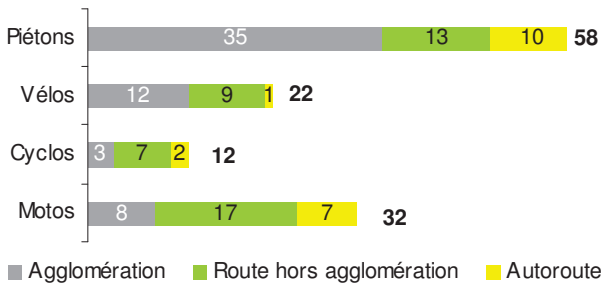
- plus de la moitié sont des usagers de véhicules de tourisme ou de véhicules utilitaires ;
- près d'un tiers est un usager vulnérable (58 piétons, 22 cyclistes, 12 cyclomotoristes et 32 motocyclistes) ;
- un sur dix est un passager de l'autocar impliqué dans l'accident de Puisseguin.

[1] *Les comptes des transports en 2015*, CGDD/SOeS, 2016.

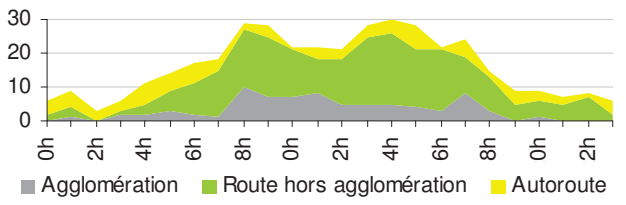
Répartition des tués et des blessés dans les accidents impliquant un PL, selon le milieu



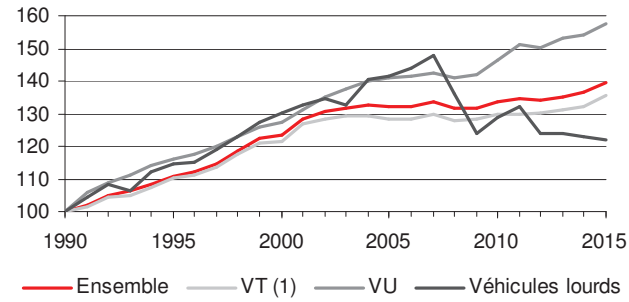
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de poids lourds selon le milieu



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



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



(1) Les VU étrangers sont comptés avec les VT

Source : SOeS, Bilan de la circulation.

Selon le milieu

Les accidents mortels impliquant un PL ont lieu plus souvent sur autoroute et moins souvent en agglomération que les accidents mortels sans PL : 21 % des personnes tuées dans les accidents avec PL le sont sur autoroute (7 % pour les accidents sans PL) et 17 % en agglomération (30 % pour les accidents sans PL). La part des blessés hospitalisés sur autoroute est plus élevée pour les accidents avec PL que pour les accidents sans PL (respectivement 28 % et 6 %) et moins élevée en agglomération (respectivement 26 % et 56 %).

Les piétons et les cyclistes tués le sont majoritairement en agglomération, contrairement aux usagers de deux-roues motorisés.

Selon l'heure et le jour

71 % des accidents mortels impliquant un PL ont lieu de jour, cette proportion est de 59 % pour l'ensemble des accidents. On observe deux pics du nombre d'accidents avec PL : en début de matinée (8 h - 10 h) et en début d'après-midi (13 h - 16 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 56 usagers de PL tués en 2015 :
- 49 sont conducteurs et 7 passagers ;
- 31 le sont dans des accidents sans tiers ;
- 20 le sont sur autoroute, 29 sur route hors agglomération et 7 en agglomération.

Parmi les 45 personnes tuées pour lesquelles l'information est connue, 16 ne portaient pas leur ceinture.

Alcool et stupéfiants

Parmi les chauffeurs de PL impliqués dans un accident mortel, 2 % ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l (contre 19 % pour les conducteurs de VT) et 5 % sont positifs au test de dépistage des stupéfiants (contre 14 % pour les conducteurs de VT).

Scénarios types[1]

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

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

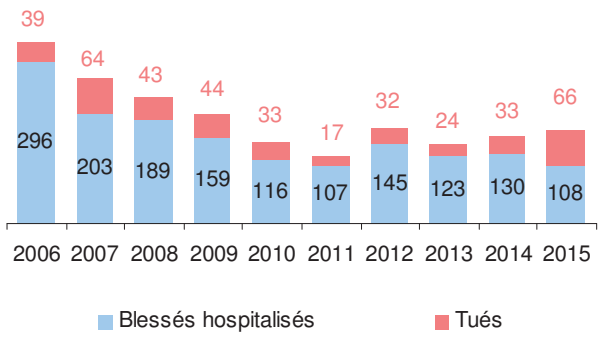
[1] *Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004*, BEATT, avril 2007.

Les accidents impliquant un autocar

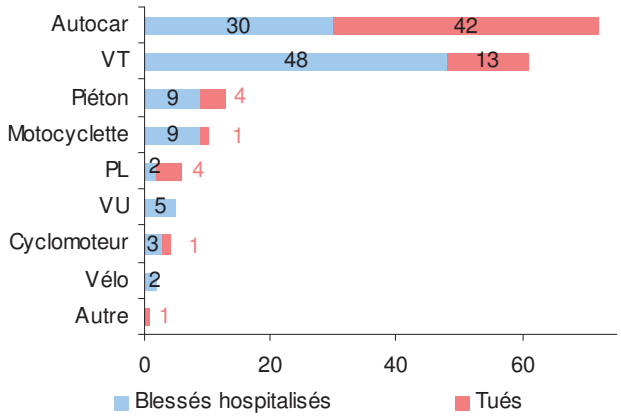
43 des 66 personnes tuées dans un accident impliquant un autocar[1] l'ont été dans l'accident de Puisseguin (33). Dans les autres accidents impliquant un autocar en 2015, 75 % des personnes tuées ou blessées hospitalisées ne sont pas des occupants de l'autocar mais des usagers tiers.

Personnes tuées dans un accident impliquant un autocar	66
dont accident de Puisseguin	*43*
Personnes tuées dans un autocar	42
dont accident de Puisseguin	*41*
Personnes blessées hospitalisées dans un accident impliquant un autocar	108
Personnes blessées hospitalisées dans un autocar	30
dont accident de Puisseguin	*6*
Nombre d'accidents impliquant un autocar	172
Nombre d'usagers d'autocars BH pour un usager d'autocar tué	3
Nombre d'usagers d'autocars BH pour un usager d'autocar tué (hors accident de Puisseguin)	102

Nombre de personnes tuées ou hospitalisées dans un accident d'autocar



Personnes tuées et blessées hospitalisées dans les accidents impliquant un autocar, selon le mode



En 2015, 172 accidents corporels ont impliqué un autocar, soit 0,3 % des accidents corporels.

66 personnes ont été tuées :
- 43 dans l'accident de Puisseguin[2]
- 1 passager dans un autre autocar
- 4 piétons
- 13 automobilistes
- 5 usagers d'autres véhicules

Parmi les 108 blessés hospitalisés, 30 sont des usagers d'autocars et 78 d'autres usagers.

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents corporels a baissé de 19 %, le nombre de tués a doublé (en lien avec l'accident de Puisseguin), et le nombre de blessés hospitalisés a baissé de 7 %.

Selon le type de collision

Parmi les 172 accidents d'autocar, on dénombre :
- 22 accidents avec piétons (soit 13 %) ;
- 12 accidents d'autocar seul (soit 7 %) ;
- 113 accidents entre un autocar et un autre véhicule (soit 66 %). L'autre véhicule est 6 fois sur 10 un véhicule de tourisme. Parmi ces 113 accidents, 12 sont mortels ;
- 26 accidents en collision multiple (soit 15 %).

Abstraction faite de l'accident de Puisseguin, 80 % des personnes tuées ou hospitalisées ne sont pas des occupants de l'autocar. La moitié de ces victimes sont usagers de VT (13 personnes tuées et 48 blessés hospitalisés).

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

La moitié des accidents d'autocar ont lieu en agglomération. Parmi les 22 accidents mortels de 2015, 5 ont eu lieu sur autoroute, 11 sur routes hors agglomération et 6 en agglomération.

85 % des accidents d'autocar se produisent du lundi au vendredi contre 75 % pour l'ensemble des accidents.

Les mois de juin et novembre concentrent 23 % des accidents d'autocar (19 % pour l'ensemble des accidents).

[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.

[2] Dans l'accident de Puisseguin du 23 octobre 2015 impliquant un autocar et un poids lourd, 43 personnes ont été tuées (41 dans l'autocar et 2 dans le poids lourd) et 6 occupants de l'autocar ont été blessées hospitalisées. 39 de ces victimes ont plus de 65 ans.
La précédente catastrophe d'accident d'autocar est celle de la Rampe de Laffrey en Isère en 2007 avec 26 personnes tuées.

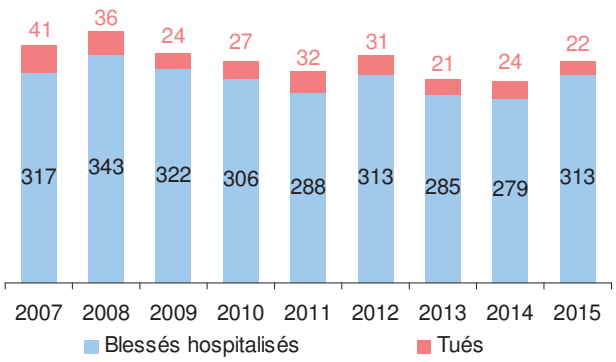
Les accidents impliquant un autobus

80 % des personnes tuées et blessées hospitalisées dans les accidents impliquant un autobus[1] ne sont pas des usagers de l'autobus. 40 % sont des piétons ou des cyclistes. 85 % des tués et des blessés hospitalisés dans les accidents d'autobus le sont en agglomération.

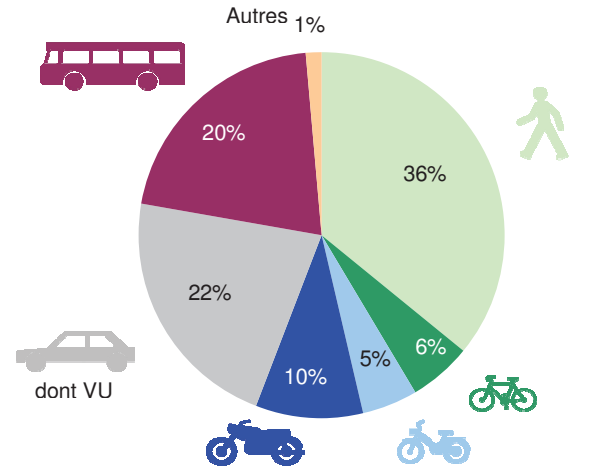
Usagers tués dans les accidents d'autobus		22
Usagers blessés hospitalisés dans les accidents d'autobus		313
Nombre d'accidents corporels impliquant un autobus		777
Nombre de blessés hospitalisés pour un tué dans les accidents d'autobus		14
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués et blessés hospitalisés dans les accidents d'autobus entre…	2014 et 2015	+ 10,6 %
	2010 et 2015	+ 0,1 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre d'usagers tués et blessés hospitalisés dans les accidents d'autobus a augmenté en moyenne de 0,1 % par an

Nombre de personnes tuées ou hospitalisées dans les accidents d'autobus



Personnes tuées et blessées hospitalisées dans les accidents d'autobus selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VL (dont VU)	Bus	Autre	Total
Tués	10	2	1	4	4	1	0	**22**
BH	110	17	15	28	70	68	5	**313**

En 2015, 777 accidents corporels ont impliqué un autobus, soit 1,4 % des accidents corporels. 22 personnes ont été tuées et 313 personnes ont été blessées hospitalisées. 20 % des victimes graves sont des usagers de l'autobus (1 tué et 68 blessés hospitalisés), 80 % sont des autres usagers.

Le nombre de tués et de blessés hospitalisés dans les accidents d'autobus a augmenté de 10,6 % par rapport à 2014.

Entre 2010 et 2015, le nombre d'accidents corporels d'autobus a baissé de 9 % et le nombre de tués et blessés hospitalisés dans ces accidents a augmenté de 0,6 %. Sur la même période, le nombre de tués et blessés hospitalisés en France a baissé de 13 %.

Selon le mode de déplacement

En 2015, les 335 personnes tuées ou blessées hospitalisées dans les accidents d'autobus se répartissent en 35,8 % de piétons, 20 % d'automobilistes, 15 % d'usagers de deux-roues motorisés et 6 % de cyclistes. Cette répartition est stable sur les dernières années. Par rapport aux accidents tous modes en agglomération, **les accidents de bus impliquent plus souvent un piéton** et moins souvent un deux-roues motorisé.

Depuis 2010, 97 % des accidents d'autobus avec un piéton tué ou hospitalisé ont eu lieu en agglomération. Dans les trois quarts des cas, cet accident a lieu de jour.

Selon le milieu, le mois, le jour et l'heure

Les autobus circulant principalement en agglomération, les accidents corporels les impliquant s'y produisent dans 90 % des cas. En 2015, on dénombre 15 % des victimes graves hors agglomération : 5 tués et 46 blessés hospitalisés (14 automobilistes, 8 piétons et 8 motocyclistes). Tous milieux confondus, 68 % des accidents d'autobus ont lieu hors intersection.

Les mois de mai à novembre (excepté août) concentrent plus de personnes tuées et blessées hospitalisées que les autres mois de l'année (35 en moyenne contre 22). Un jour moyen de semaine enregistre deux fois plus de tués ou blessés hospitalisés qu'un jour de week-end. Les heures de pointe du trafic concentrent le plus de tués et blessés hospitalisés dans un accident de bus.

[1] Véhicules de transport en commun, urbains ou interurbains, qui ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout, seulement dans les allées pour les interurbains, d'une capacité de 20 à 150 personnes selon la catégorie.

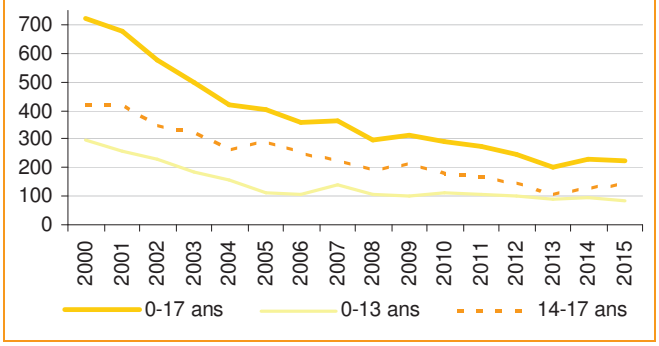
Les enfants et les adolescents

La moitié des enfants blessés hospitalisés ou tués sont des piétons et le tiers des usagers de véhicule de tourisme. La moitié des adolescents blessés hospitalisés ou tués sont des cyclomotoristes.

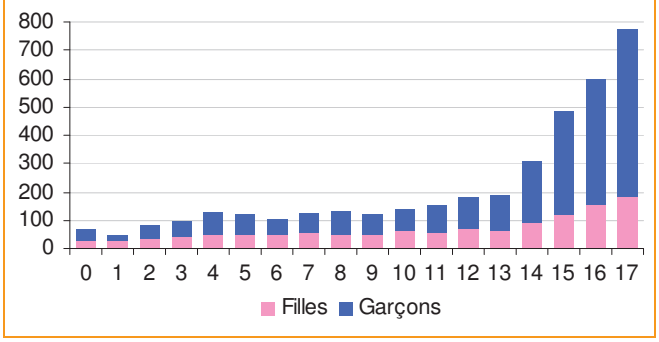
Les 0-17 ans tués		226
Les 0-17 ans BH		3 528
Enfants ou adolescents victimes dans un accident		9 555
Nb de 0-17 ans BH pour un 0-17 ans tué		16
Nb d'adultes tués dans un accident impliquant un enfant ou un adolescent		323
Évolution annuelle moyenne du nombre de 0-17 ans tués entre…	2014 et 2015	-0,9 %
	2010 et 2015	-4,9 %
	2000 et 2010	-8,7 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de 0-17 ans tués a baissé en moyenne de 4,9 % par an.

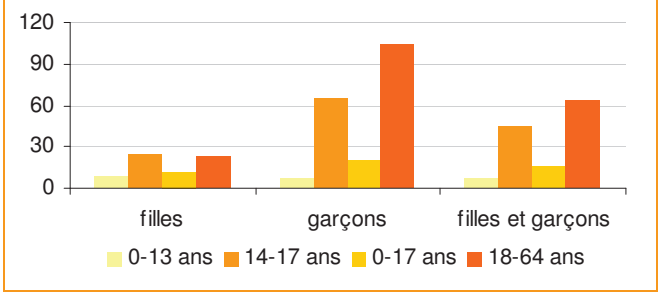
Évolution du nombre d'enfants et d'adolescents tués



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



Nombre d'enfants et d'adolescents tués par million d'habitants, suivant la classe d'âge et le sexe



En 2015, 226 enfants (0-13 ans) ou adolescents (14-17 ans) ont été tués, ce qui représente 6,5 % de la mortalité routière. Parmi eux, 85 avaient entre 0 et 13 ans (soit 38 %) et 141 entre 14 et 17 ans (soit 62 %). 68 étaient conducteurs, 127 étaient passagers et 31 étaient piétons.

Depuis 2000, le nombre de 0-17 ans tués a d'abord baissé fortement jusqu'en 2008 (- 11 % par an en moyenne). Entre 2008 et 2013, la baisse a été plus faible (- 8 % par an en moyenne). Après une hausse de + 15 % en 2014, le nombre est resté stable entre 2014 et 2015. Il comprend une hausse de + 8 % pour les adolescents et une baisse de - 12 % pour les enfants. La baisse entre 2010 et 2015 du nombre de tués est 1,8 fois plus forte que celle des autres usagers.

En 2015, 9 453 accidents corporels impliquent un enfant ou un adolescent, soit 17 % de l'ensemble des accidents. 323 adultes ont été tués dans ces accidents.

Gravité

Les accidents impliquant les enfants et adolescents ont une gravité plus faible que ceux des adultes. Cela se vérifie pour tous les âges à partir de 2 ans. Le risque d'être tué ou blessé hospitalisé est deux fois moins élevé pour un enfant ou un adolescent que pour un adulte.

Estimation du risque

Le nombre de personnes tuées par million d'habitants est plus faible pour les enfants et adolescents que pour les adultes. Il est toutefois 5 fois plus élevé pour les 14-17 ans que pour les 0-13 ans.

Selon l'âge et le sexe

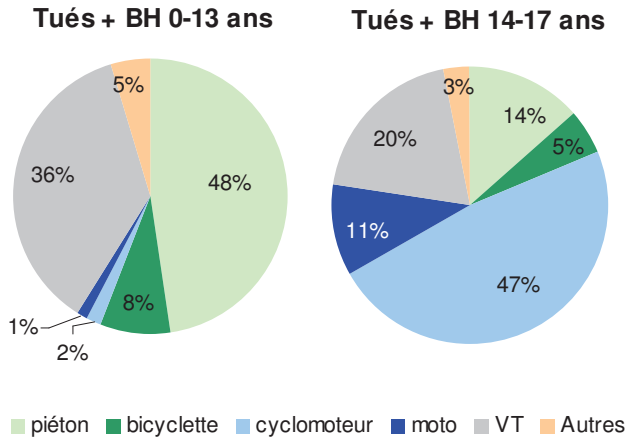
Le nombre de tués et blessés hospitalisés augmente avec l'âge, et ce **de manière brutale à partir de 14 ans**. Ce saut est en partie lié au nombre de tués et blessés hospitalisés garçons en cyclomoteur qui passe de 24 garçons à 13 ans à 300 garçons à 17 ans.

Selon le milieu

66 % des enfants ou des adolescents tués le sont sur route hors agglomération ou sur autoroute, et 34 % en agglomération (contre respectivement 72 % et 28 % pour les 18 ans et plus).

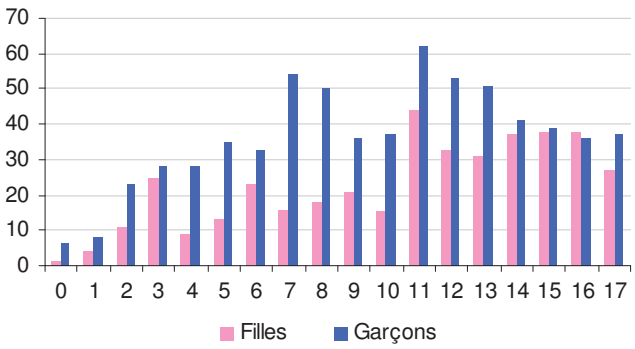
La proportion est inverse pour les enfants et adolescents blessés hospitalisés : deux tiers d'entre eux le sont en agglomération. Les 0-13 ans et les 14-17 ans ne présentent pas de différence marquée à cet égard.

Répartition des enfants et des adolescents tués et BH selon le mode de déplacement

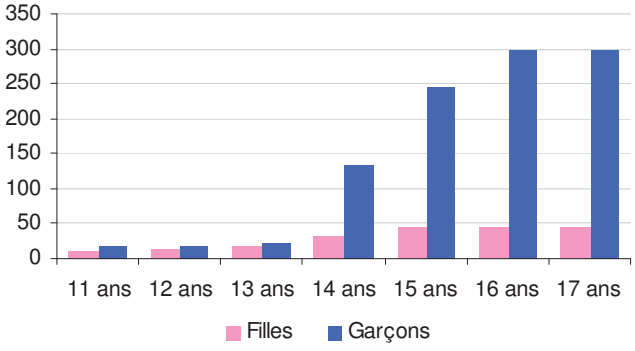


	0-13 ans	14-17 ans	0-17 ans
Piéton	768	293	1061
Cycliste	128	113	241
Cyclomotoriste	32	1023	1055
Motocycliste	20	231	251
Véhicule de tourisme	584	423	1007
Autre véhicule	75	64	139
Ensemble	1607	2147	3754

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



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



Selon le mode de déplacement

Parmi les 0-13 ans, 48 % des blessés hospitalisés ou des tués sont des piétons et 36 % des usagers de véhicules de tourisme alors que parmi les 14-17 ans, 47 % sont des cyclomotoristes.

Au total, 28 % des enfants ou des adolescents tués ou blessés hospitalisés sont des **piétons** (dont 62 % de garçons). Pour les piétons, un pic est observé à 11 ans. Pour les garçons, on observe une chute ensuite alors que pour les filles, les chiffres sont plus stables au-delà de 13 ans.

34 % des enfants ou des adolescents tués ou blessés hospitalisés **sont des cyclomotoristes** (dont 83 % de garçons) et 26 % sont des usagers de véhicules de tourisme (dont 55 % de garçons). Pour les cyclomotoristes, des pics sont observés à 16 et 17 ans et pour les automobilistes un pic est observé à 17 ans.

Autres thèmes

Deux fois sur trois, l'enfant ou l'adolescent tué ou blessé hospitalisé l'est lors d'un trajet de loisirs. Un tiers le sont lors d'un trajet domicile-école ou travail.

11 % des adolescents tués ou blessés hospitalisés le sont lors de trajets domicile-travail (contre 16 % pour les déplacements domicile-école). Il s'agit donc d'une part importante au regard de leur poids dans la population (apprentis et jeunes travailleurs).

Plus spécifiquement[1], les accidents graves de 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 qui surprend le conducteur du véhicule.

Dans la moitié des cas, l'accident impliquant un enfant âgé de 10 à 15 ans se situe à moins de 650 mètres de son domicile[2].

Entre 2011 et 2013, 50 % des lycées organisaient une action en lien avec la sécurité routière chaque année scolaire[3]. Ainsi 1/5ème environ d'une génération d'élèves était sensibilisée. L'évaluation des actions de prévention menées dans les lycées montre un effet chez les garçons : après sensibilisation, leur perception des risques était au même niveau que celle des filles. De plus, les effets ont perduré après plusieurs semaines, parfois plusieurs mois, ce qui est très positif. La généralisation des interventions de sécurité routière en classe de seconde a, depuis, été décidée.

[1] Projet PAAM, *Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité*, IFSTTAR, 2015, p325.
[2] Projet PAAM, *Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité*. IFSTTAR, 2015, p59.
[3] Projet PERLE, *Prévention et Education Routières en Lycée : Evaluation des actions*, JP. Assailly, J. Cestac *et al.*, IFSTTAR, 2014.

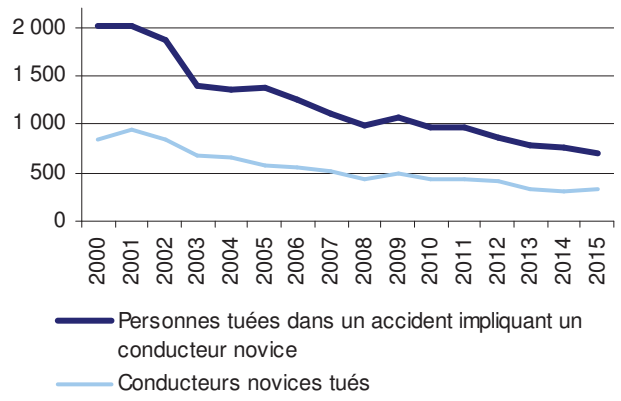
Les conducteurs novices

60 % des conducteurs novices tués ont entre 18 ans et 24 ans. 70 % des conducteurs novices de véhicule de tourisme étaient présumés responsables.

Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice		700
Nombre de personnes blessées hospitalisées dans un accident impliquant un conducteur novice		5 941
Nombre de conducteurs novices impliqués		13 356
Nombre de personnes blessées hospitalisées pour une personne tuée dans un accident impliquant un conducteur novice		8
Nombre de conducteurs novices tués		320
Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice entre…	2014 et 2015	- 7,8 %
	2010 et 2015	- 6,4 %
	2000 et 2010	- 7,0 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de personnes tuées a baissé en moyenne de 6,4 % par an

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



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

En 2015, 700 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 20 % de la mortalité routière. Parmi ces 700 personnes tuées, 320 sont des conducteurs novices et 380 d'autres usagers.

Depuis 2005, la baisse est régulière : de l'ordre de 7 % par an en moyenne. Entre 2000 et 2010, le nombre de personnes tuées dans ces accidents baisse très nettement de - 52 % (- 7 % par an). Entre 2010 et 2015, cette baisse est de - 28 % (- 6,5 % par an). Entre 2014 et 2015, cette baisse est un peu plus forte (- 8 %). La baisse entre 2010 et 2015 du nombre de tués est 4 fois plus forte que pour les autres usagers, qui, pour leur part, enregistrent une baisse de 1,7 %. La mortalité des conducteurs novices a baissé de façon équivalente entre 2000 et 2010 et entre 2010 et 2015 (6 % par an).

En 2015, 12 365 accidents corporels impliquent au moins un conducteur novice, soit 20 % de l'ensemble des accidents.

Gravité

La gravité des accidents impliquant un conducteur novice est proche de celle des autres accidents : ratio de 8 blessés hospitalisés pour 1 tué (contre 7 pour les autres accidents).

Estimation du risque

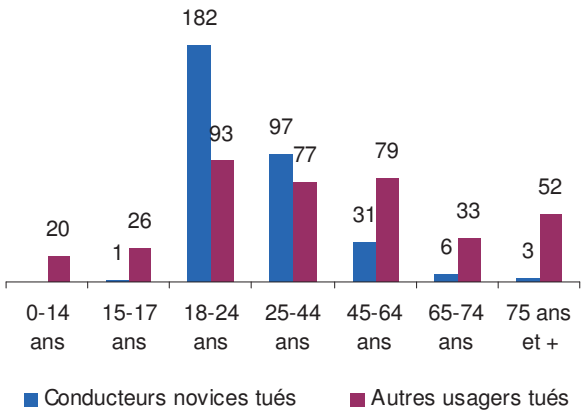
Les conducteurs novices sont davantage susceptibles d'avoir des accidents en raison de leur manque d'expérience de la conduite et de leur jeunesse. Ils sont environ deux millions de détenteurs d'un permis B de moins de deux ans et réalisent en moyenne 12 420 km par an[2]. Le risque d'être tué pour un automobiliste novice, rapporté au nombre de kilomètres parcourus, est estimé trois fois supérieur à celui d'un conducteur « expérimenté ».

	Conducteurs tués ayant un permis de moins de deux ans							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 +	TOTAL		
Motocyclettes	1	**29**	**49**	10	0	0	**89**	579	15%
Véhicules de tourisme	0	**147**	**43**	13	5	3	**211**	1 311	16%
Véhicules utilitaires	0	**5**	3	1	1	0	**10**	88	11%
Poids lourds	0	1	2	7	0	0	**10**	49	20%
TOTAL	1	**182**	**97**	**31**	6	**3**	**320**	**2 027**	16%

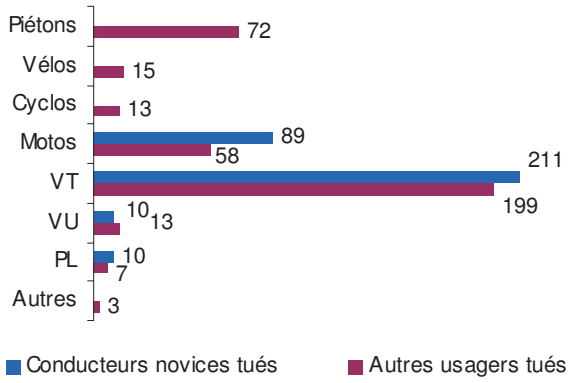
[1] Les catégories considérées sont les motocyclettes, les véhicules de tourisme, les véhicules utilitaires, les camions et les véhicules de transport en commun car ces véhicules nécessitent obligatoirement l'obtention d'un permis pour les utiliser sur une voie ouverte à la circulation publique.

[2] Enquête Parc Auto 2015 - kilomètres parcourus par les véhicules dont le conducteur principal a moins de 25 ans.

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



Nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un conducteur novice selon le mode de déplacement



Nombre de conducteurs novices selon leur responsabilité dans les accidents mortels

	Conducteurs novices			Conducteurs expérimentés
	Responsables	Non responsables	Part de responsables	Part de responsables
Motocyclettes	58	47	55%	55%
Véhicules de tourisme	306	123	71%	57%
Véhicules utilitaires	23	19	55%	55%
Poids lourds	25	64	28%	29%
Autres	11	25	31%	41%
TOTAL	423	278	60%	52%

Selon l'âge

Parmi les conducteurs novices tués, 61 % ont entre 18 ans et 24 ans et 30 % entre 25 ans et 44 ans.

Selon le mode de déplacement

Parmi les conducteurs novices tués, 65 % sont des automobilistes et 30 % des motocyclistes.

Parmi les autres usagers tués dans un accident impliquant un conducteur novice, la répartition est différente : 50 % d'automobilistes, 20 % de piétons et 15 % de motocyclistes.

Lorsqu'un automobiliste novice est impliqué dans l'accident, les personnes tuées sont à 50 % des 18 ans à 24 ans et à 20 % des 25 ans à 44 ans. Lorsqu'un motocycliste novice est présent, 30 % des personnes tuées ont entre 18 et 24 ans et 43 % entre 25 et 44 ans.

Dans les accidents mortels impliquant un autobus ou un autocar, on compte 30 % de conducteurs novices.

Selon le milieu

61 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice le sont hors agglomération et 12 % sur autoroute, pour respectivement 67 % 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 dans 60 % des cas contre 52 % pour les conducteurs expérimentés. Pour les conducteurs de véhicules de tourisme, l'écart est plus grand : 71 % contre 57 %.

19 % des conducteurs novices impliqués dans un accident mortel en 2015 ont une alcoolémie supérieure à 0,5g/l [1]- part similaire à celle des conducteurs expérimentés.

En 2015, 847 036 personnes ont obtenu le permis B (véhicule de tourisme) dont 211 059 via l'apprentissage anticipé de la conduite.

110 927 ont obtenu le permis A ou A1 ou A2 (motocyclette) en 2015. En moyenne, sur les cinq dernières années, 8 accidents mortels par an ont impliqué un conducteur en formation, dont 5 en conduite accompagnée. En 2015, il y a eu 4 accidents mortels lors d'apprentissage de la conduite en auto-école et 4 en conduite accompagnée. L'expérience de la conduite ne se stabilise qu'après 3 ou 4 ans de conduite selon l'INRETS[2].

[1] Le fichier BAAC ne permet pas à l'heure actuelle d'étudier le seuil spécifique de 0,2g/l mis en place en juillet 2015.
[2] *Vague 3 de l'enquête MARC : enquête sur la mobilité, le risque, les attitudes et les comportements des jeunes conducteurs*, INRETS, août 2005.

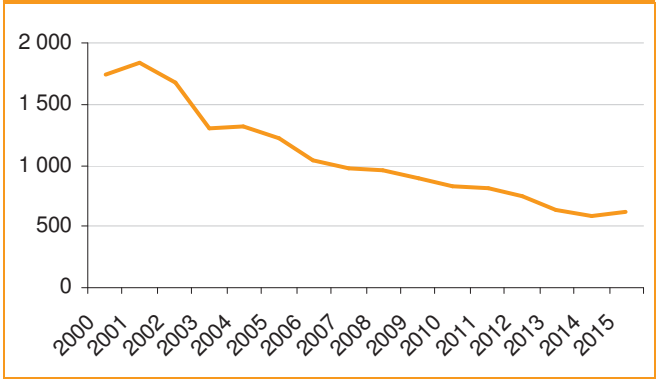
Les jeunes adultes (18-24 ans)

25 % des jeunes adultes tués le sont en deux-roues motorisés. Les jeunes adultes sont plus souvent tués la nuit et en fin de semaine que le reste de la population. Le risque d'être tué ramené à la population est plus du double pour les jeunes adultes que pour le reste de la population.

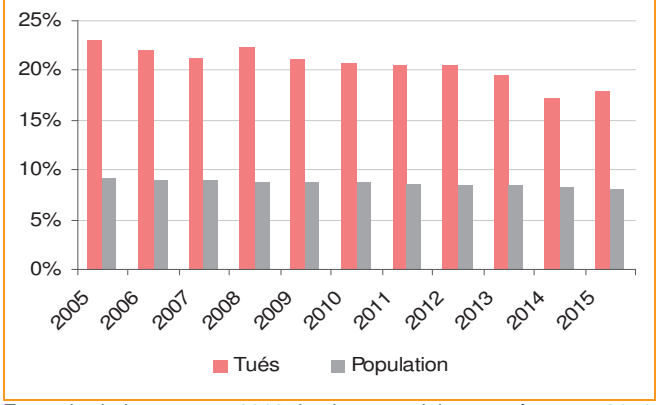
Jeunes adultes tués		619
Jeunes adultes BH		4 913
Jeunes adultes victimes dans un accident		14 072
Nombre de jeunes adultes BH pour un jeune adulte tué		7,9
Nombres de personnes tuées dans un accident impliquant un jeune adulte conducteur		906 (dont 560 jeunes adultes)
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués jeunes adultes entre...	2014 et 2015	+6,4 %
	2010 et 2015	-5,7 %
	2000 et 2010	-7,2 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de tués jeunes adultes a baissé en moyenne de 5,7 % par an.

Evolution du nombre de jeunes adultes tués

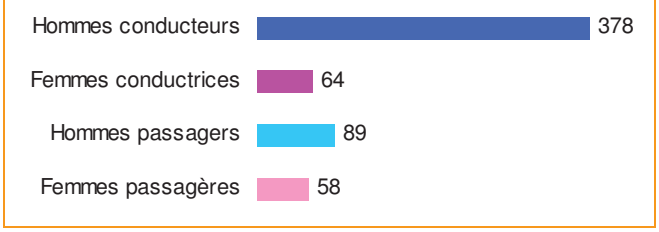


Part des jeunes adultes parmi les tués et parmi la population



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

Mortalité des jeunes adultes homme femme selon la place dans le véhicule



En 2015, 619 jeunes adultes (jeunes âgés de 18 à 24 ans) ont été tués. Les jeunes adultes représentent 18 % des tués.

Après une baisse régulière de - 8 % en moyenne par an entre 2004 et 2014, le nombre de jeunes adultes tués a augmenté de + 6,4 % entre 2014 et 2015. Globalement de 2010 à 2015, la mortalité des jeunes adultes à baissé plus fortement (- 26 %) que la mortalité générale (- 13 %).

En 2015, 17 766 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 4 913 jeunes adultes hospitalisés, soit un ratio de 12,6 jeunes adultes tués pour 100 blessés hospitalisés. Ce ratio est de 13,1 pour les victimes appartenant aux autres classes d'âge.

Estimation du risque

Le nombre de personnes tuées par million d'habitants est de 119 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 18 % des personnes tuées pour 8 % de la population. La part des jeunes adultes dans la mortalité routière croît en 2015, pour la première fois depuis 2008.

La mortalité routière est la première cause de mortalité chez les jeunes adultes, loin devant les suicides et les autres mortalités accidentelles[1]. Elle concerne plus les hommes que les femmes, qu'ils soient conducteurs ou passagers.

Selon le milieu

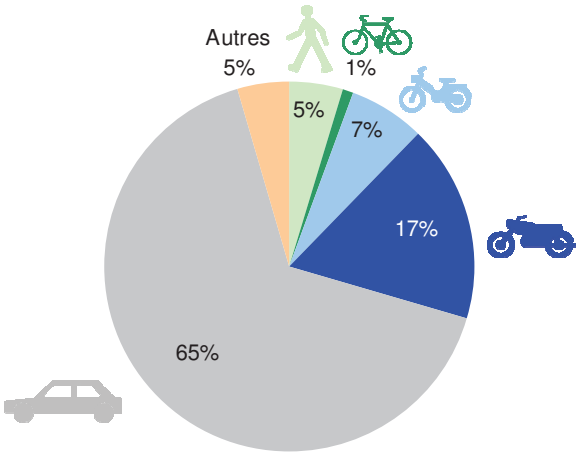
La répartition des jeunes adultes tués entre les différents milieux (agglomération, routes hors agglomération, autoroutes) est proche de celle des autres classes d'âge. Pour les jeunes adultes, la part des décès sur route hors agglomération est légèrement plus forte (65 % vs 62 %), et celle des décès en agglomération légèrement plus faible (26 % vs 29 %).

Les conflits

Les 619 jeunes adultes tués l'ont été dans 587 accidents. Dans 57 % de ces accidents, un seul véhicule est impliqué. Ce ratio est de 53 % pour l'ensemble des accidents mortels.

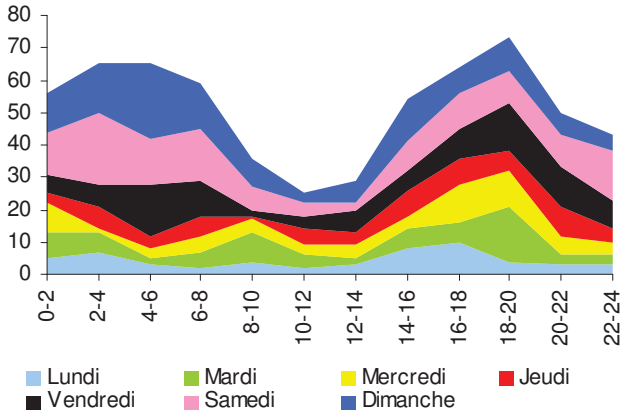
[1] *Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2012,* Source INSEE.

Répartition des jeunes adultes tués selon le mode de déplacement

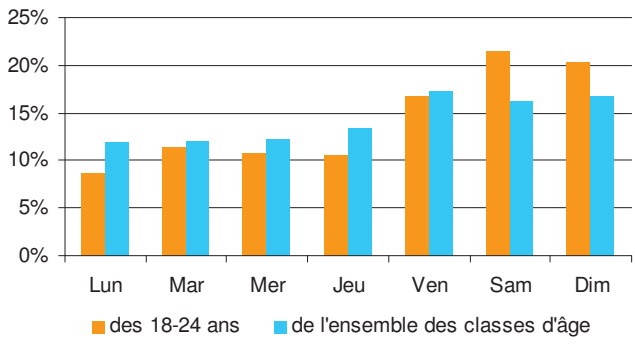


	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Tués	30	5	41	107	408	28	**619**
BH	332	127	667	930	2 619	238	**4 913**

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



Part de chaque jour dans la mortalité hebdomadaire



Selon le mode de déplacement

Les 18-24 ans se tuent pour les deux tiers en véhicule de tourisme : 408 décès (23 % de la mortalité automobiliste) dont 287 conducteurs et 121 passagers. Parmi les 107 jeunes adultes tués en motocyclette (17 % de la mortalité motocycliste), 95 étaient conducteurs et 12 passagers. La part de piétons chez les jeunes adultes tués (5 %) est très inférieure à celle observée dans la mortalité générale (13 %).

Les jeunes adultes tués usagers de véhicules sont pour 25 % des passagers, proportion plus élevée que chez les plus de 25 ans (16 %).

La proportion de femmes chez les jeunes adultes tués est de 21 % contre 25 % chez leurs aînés. C'est la présence plus importante de tués piétons femmes chez les plus âgés qui explique cette différence.

Temporalité

La mortalité des 18-24 ans est particulièrement marquée en fin de semaine : le nombre moyen de personnes tuées par jour est 1,9 fois plus élevé du vendredi au dimanche que du lundi au jeudi. Ce ratio n'est que de 1,4 pour la mortalité générale. En 2015, par rapport à 2014, on compte 10 décès supplémentaires d'un 18-24 ans le samedi et 23 le dimanche.

La mortalité routière des 18-24 ans survient pour 58 % la nuit, contre 39 % pour les autres classes d'âge adultes. 358 jeunes adultes sont décédés la nuit, cela représente 24 % de la mortalité de nuit.

Les jeunes adultes conducteurs

Les jeunes adultes constituent 18 % de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident corporel en 2015.15 637 accidents (28 % des accidents) ont impliqué un conducteur jeune adulte. Ils ont occasionné 906 tués soit 26 % de la mortalité routière de l'année et 7 642 blessés hospitalisés (29 %).

Parmi les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans les accidents, les 18-24 ans sont plus fréquemment **présumés responsables** que les classes d'âge intermédiaires. Dans les accidents mortels, la proportion de conducteurs présumés responsables est de 70 % chez les 18-24 ans, contre 47 % chez les 45-64 ans (cf. fiche « La responsabilité présumée »).

Parmi les conducteurs de véhicules de tourisme âgés d'au moins 18 ans, les 18-24 ans sont beaucoup plus susceptibles d'avoir **un accident sans tiers** que leurs aînés. Ils constituent en effet 17 % des conducteurs de VT impliqués dans un accident avec un tiers, piéton ou autre véhicule, mais 33 % de ceux impliqués dans un accident sans tiers.

La proportion de conducteurs avec une **alcoolémie positive** impliqués dans les accidents est de 7,4 % chez les 18-24 ans, contre 5,6 % chez les 25 ans et plus.

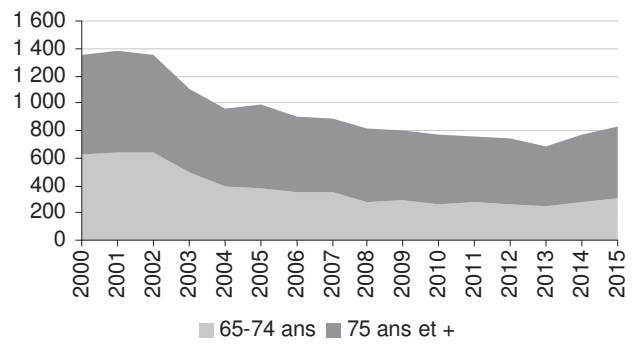
Les seniors

Le nombre de tués seniors (personnes de 65 ans et plus) augmente en moyenne de 10 % par an depuis deux ans, augmentation plus forte que celle de leur population. Le risque d'être tué ramené à la population et la gravité des accidents 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.

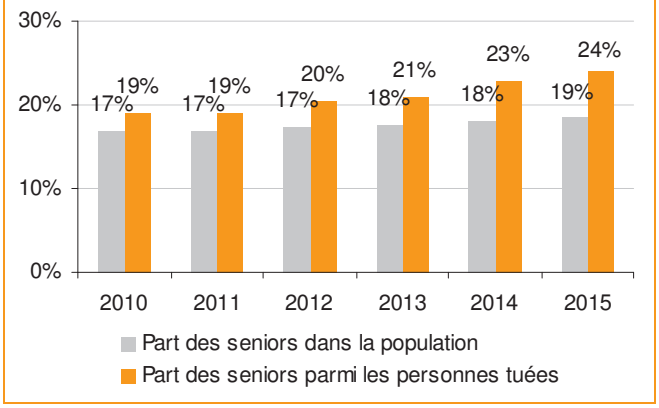
Seniors tués		831
Seniors blessés hospitalisés (BH)		3 597
Seniors victimes dans un accident		7 866
Nombre de seniors blessés hospitalisés pour un senior tué		4
Nombre de tués dans un accident impliquant un senior conducteur		760
Évolution annuelle moyenne du nombre de seniors tués entre…	2014 et 2015	+7,8 %
	2010 et 2015	+1,7 %
	2000 et 2010	-5,6 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de seniors tués a augmenté en moyenne de 1,7 % par an

Évolution du nombre de seniors tués



Évolution de la part des seniors parmi la population et parmi les personnes tuées



En 2015, 831 seniors (personnes de 65 ans et plus) ont été tués dans un accident de la route. Les seniors représentent 24 % des tués et 11 % de l'ensemble des victimes des accidents.

Jusqu'en 2013, le nombre de tués seniors baissait. Depuis deux ans, ce nombre augmente de + 10 % par an en moyenne. Cette hausse est plus forte que celle de leur population (+ 3 % par an). En 2015, l'accident de car de Puisseguin a provoqué la mort de 34 seniors, soit la moitié de l'augmentation entre 2014 et 2015.

La gravité

Une **gravité élevée** est spécifique des seniors : un senior victime d'un accident est deux à trois fois plus souvent tué qu'une personne de moins de 65 ans.

Parmi les victimes seniors, pour une personne tuée, il y a 4 blessés hospitalisés, contre 9 pour les personnes de moins de 65 ans.

Cette gravité est constatée autant en ville qu'en rase campagne, et autant pour les piétons que pour les automobilistes. Elle est **nettement plus élevée parmi les 75 ans et plus** que parmi les 65-74 ans.

Le risque

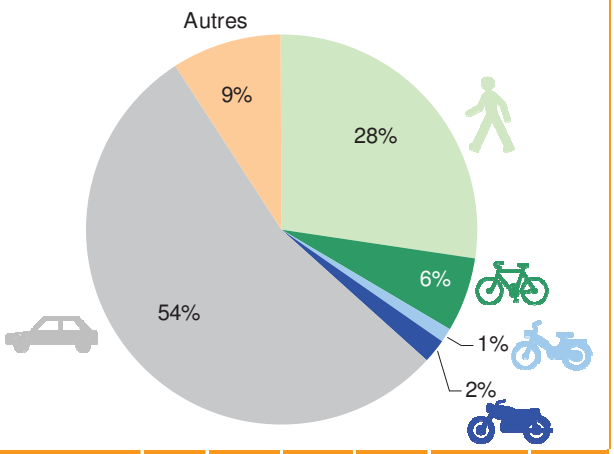
Le risque exprimé en nombre de tués ramené à la population montre **un sur-risque pour les seniors, et plus particulièrement pour les 75 ans et plus** :

- 75 ans et plus : 87 personnes tuées par million d'habitants ;
- 65 ans et plus : 69 personnes tuées par million d'habitants ;
- les 65-74 ans : 52 personnes tuées par million d'habitants ;
- les moins de 65 ans : 50 personnes tuées par million d'habitants.

Ce sur-risque est d'autant plus élevé que la durée moyenne des déplacements quotidiens diminue avec l'âge[1] : elle est de 50 minutes pour les 60-74 ans et de 28 minutes pour les 75 ans et plus. En 2008, 30 % des plus de 85 ans ne sortent pas de chez eux sur une semaine complète. Ce sur-risque d'accident s'ajoute au risque de chute sur l'espace public pour les seniors, et particulièrement pour les 75 ans et plus. La mobilité des seniors demeure pourtant essentielle à leur autonomie et leur vie sociale.

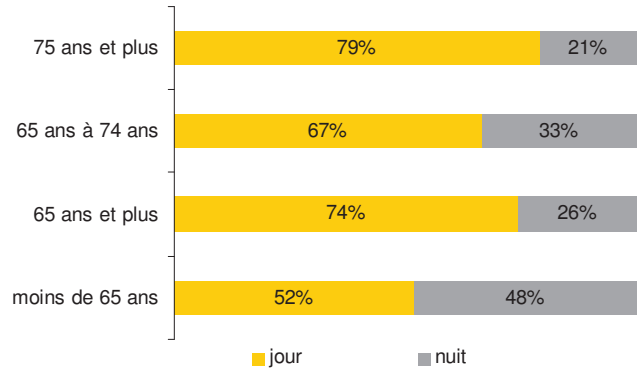
[1] *Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain,* CEREMA, rapport d'étude, juin 2016.

Répartition des seniors tués selon le mode de déplacement

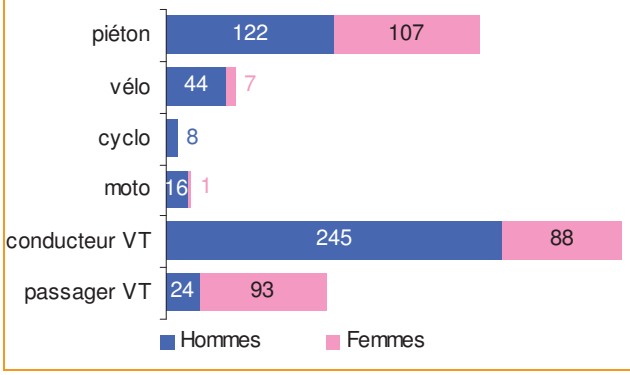


	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autres (dont VU)	Total
Tués	229	51	8	17	450	76	831
BH	1 408	291	38	129	1 595	136	3 597

Répartition des seniors tués selon la luminosité



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



Selon le mode de déplacement

La part des usagers de véhicules de tourisme dans la mortalité des seniors (54 %) est proche de celle des moins de 65 ans (50 %).

En revanche, **la part de la mortalité piétonne est nettement plus élevée chez les seniors** (28 % des tués) que chez les moins de 65 ans (9 % des tués).

A contrario, la part de la mortalité en deux-roues motorisé est plus faible : 3 % des seniors tués le sont en deux-roues motorisés contre 28 % pour les moins de 65 ans.

La hausse globale entre 2014 et 2015 de + 7,8 % des tués seniors masque une baisse de - 9% des tués piétons seniors et **une hausse de + 20 % des tués automobilistes seniors**.

En 2015, les 34 seniors tués dans l'accident de car de Puisseguin constituent 45 % des seniors comptabilisés dans la catégorie « Autres » (dont VU, TC, et PL).

Selon le jour ou la nuit

La répartition des personnes tuées suivant le jour ou la nuit montre une part de jour plus élevée pour les seniors. Cette part est respectivement de 52 % pour les moins de 65 ans, de 67 % pour les 65-74 ans et de 79 % pour les 75 ans et plus.

Les 75 ans et plus représentent 21 % des personnes tuées de jour, contre 7 % de nuit.

Thèmes divers

Parmi les seniors tués, **la répartition suivant l'âge est homogène de 65 ans à 90 ans** : environ 170 personnes tuées par tranche de 5 ans.

L'alcool est peu présent chez les conducteurs de 65 ans et plus : dans 9 % des accidents mortels avec un conducteur senior impliqué, le senior conducteur est en dépassement du seuil légal d'alcoolémie.

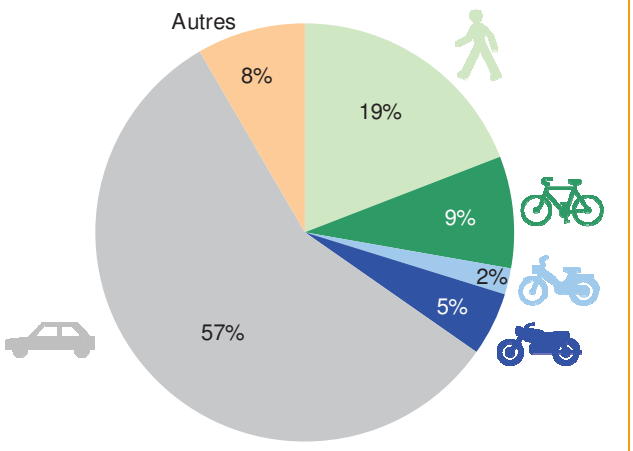
S'il y a toujours davantage d'hommes tués que de femmes chez les seniors, la **proportion de femmes tuées parmi les seniors est plus élevée** que parmi les moins de 65 ans, cela s'expliquant notamment par leur part plus importante dans la population. En tant que piéton, le nombre de femmes seniors tuées atteint presque celui des hommes. En tant que passager, il y a plus de femmes seniors tuées que d'hommes seniors tués.

Les seniors sont plus souvent tués en ville que les moins de 65 ans : 36 % contre 26 %.

Parmi les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans les accidents, les seniors sont plus fréquemment **présumés responsables** que les classes d'âge intermédiaires. Dans les accidents mortels, la proportion de conducteurs présumés responsables est de 76 % chez les 75 ans et plus et de 59 % chez les 65-74 ans, contre 47 % chez les 45-64 ans (cf. fiche « La responsabilité présumée »).

Seniors âgés de 65 à 74 ans tués		312
Seniors âgés de 65 à 74 ans blessés hospitalisés		1 668
Seniors âgés de 65 à 74 ans victimes dans un accident		3 881
Évolution annuelle moyenne du nombre de seniors âgés de 65 à 74 ans tués entre…	2014 et 2015	+10,2 %
	2010 et 2015	+3,4 %
	2000 et 2010	-8,3 %

Répartition des seniors âgés de 65 à 74 ans tués selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autres (dont VU)	Total
Tués	60	27	6	15	178	26	312
BH	428	182	24	115	771	88	1 668

Les seniors de 65 ans à 74 ans

Cette classe d'âge représente 9,3 % de la population en 2015 (8,7 % en 2000)[1].

En 2015, 312 seniors âgés de 65 ans à 74 ans ont été tués dans un accident de la route. Les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 9 % des personnes tuées et 5 % des victimes des accidents.

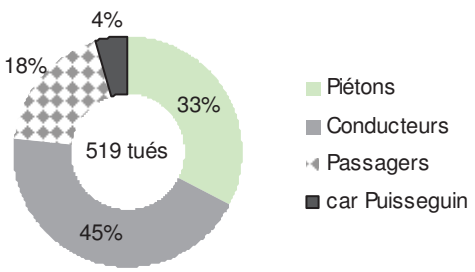
Après une baisse très nette de 2000 à 2008, suivie d'une stabilisation jusqu'en 2013, **le nombre de personnes tuées âgées de 65 à 74 ans augmente de + 10 % par an.** C'est deux fois plus que l'augmentation de leur population.

La répartition modale de la mortalité routière des seniors âgés de 65 ans à 74 ans diffère de celle des plus jeunes avant tout par la faible part des deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) : 7 % des personnes tuées de 65-74 ans, contre 28 % des personnes tuées de moins de 65 ans. **Les parts des piétons, cyclistes et voiture sont donc plus élevées que chez les moins de 65 ans.**

Le nombre d'automobilistes tués âgés de 65 ans à 74 ans est passé de 133 en 2014 à 178 en 2015. Cette augmentation de + 34 % est à opposer à la baisse de - 19 % des piétons tués du même âge et à l'augmentation de + 4 % des automobilistes tués de moins de 65 ans.

Seniors de 75 ans et plus tués		519
Seniors de 75 ans et plus blessés hospitalisés		1 929
Seniors de 75 ans et plus victimes dans un accident		3 985
Nombre de seniors de 75 ans et plus BH pour un senior de 75 ans et plus tué		4
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur de 75 ans et plus		374
Évolution annuelle moyenne du nombre de seniors de 75 ans et plus tués entre…	2014 et 2015	+6,4 %
	2010 et 2015	+0,7 %
	2000 et 2010	-3,7 %

Personnes tuées de 75 ans et plus selon la catégorie



Les seniors de 75 ans et plus

Cette classe d'âge représente 9,1 % de la population en 2015 (7,1 % en 2000)[2].

En 2015, 519 seniors de 75 ans et plus ont été tués dans un accident de la route. Les seniors de 75 ans et plus représentent 15 % des personnes tuées et 5 % des victimes des accidents.

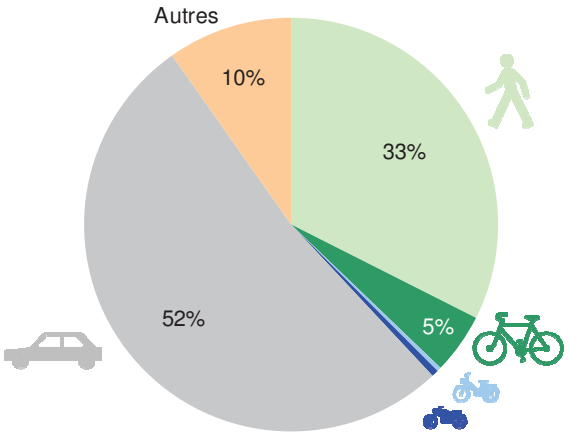
Entre 2000 et 2010, le nombre de seniors tués de 75 ans et plus a légèrement baissé (entre - 3 % et - 4 % par an).

Depuis 2010, les chiffres ont d'abord montré une stabilité, puis une augmentation ces deux dernières années. Cette évolution est à opposer à la baisse de - 3,4 % par an en moyenne du nombre de tués de moins de 75 ans sur la même période.

Entre 2014 et 2015, le nombre d'automobilistes seniors tués de 75 ans et plus a augmenté de 240 à 272. La part de la mortalité en voiture a également augmenté. La mortalité piétonne de cette classe d'âge est en baisse de - 5 %.

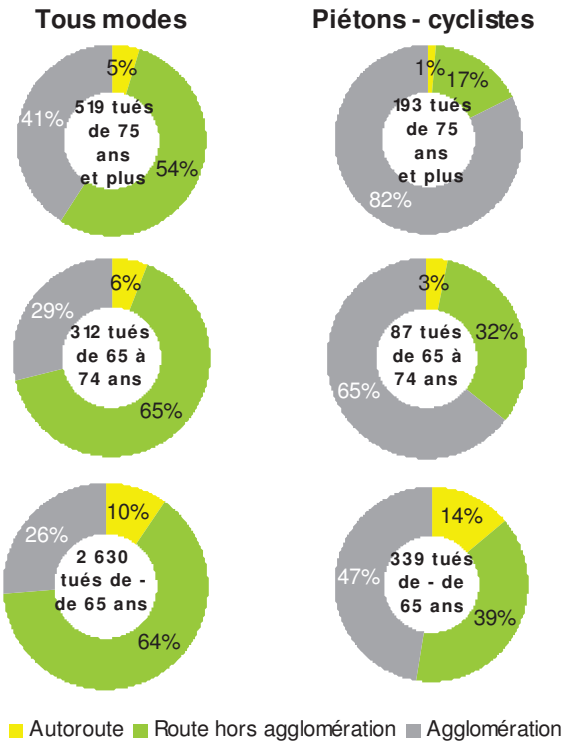
[1] Source INSEE.
[2] Source INSEE.

Répartition des seniors de 75 ans et plus tués selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	Autres (dont VU)	Total
Tués	169	24	2	2	272	50	519
BH	920	109	14	14	824	48	1 929

Répartition des tués selon le milieu



Scénarii types

Accident mortel type d'un senior[1] : un piéton senior est renversé en fin de traversée.

Autre cas type[2] : un conducteur senior en attente à une intersection (en général un stop), sur une voie secondaire, hors agglomération, vient à s'engager sur la route principale en appréciant mal la vitesse d'approche des véhicules.

Les seniors piétons de 75 ans et plus

La part du mode piéton est particulièrement élevée dans l'accidentalité des seniors de 75 ans et plus :

– un tiers des 75 ans et plus tués sont des piétons, contre 10 % pour les moins de 75 ans ;
– la moitié des 75 ans et plus blessés hospitalisés sont des piétons, contre 15 % pour les moins de 75 ans.

Depuis 10 ans, les piétons de 75 ans et plus représentent entre 35 % et 40 % des piétons tués.

Les seniors de 75 ans et plus, une problématique urbaine

40 % des 75 ans et plus sont tués en ville, contre 25 % pour les moins de 75 ans.

Cet écart est avant tout lié au mode piéton, surreprésenté dans la mortalité des 75 ans et plus. En effet, les seniors tués en véhicule de tourisme le sont dans 90 % des cas hors agglomération (y compris sur autoroute), comme les moins de 65 ans.

Les piétons seniors de 75 ans et plus tués le sont à 85 % en ville, contre 50 % pour les piétons de moins de 65 ans (et 75 % pour ceux âgés de 65 à 74 ans).

La proportion de personnes tuées en agglomération pour les seniors âgés de 65 ans à 74 ans est proche de celle des moins de 65 ans.

Vers une stratégie de prévention

Nos aînés peuvent bénéficier de différentes techniques de prévention et de formation pour accroître leur sécurité lors de leurs déplacements. Elles ont été explorées dans le cadre de recherches : entraînement à la traversée de rue pour les piétons âgés[3] et entraînement cognitif pour une conduite sécuritaire[4].

[1] Dommes, A., Cavallo, V., Dubuisson, J.B., Tournier, I., & Vienne, F. (2014). Crossing a two-way street: comparison of young and old pedestrians. *Journal of Safety Research*, 50, 27-34.
et Dommes, A., Cavallo, V., Vienne, F., & Aillerie, I. (2012). Age-related differences in street-crossing safety before and after training of older pedestrians. *Accident Analysis and Prevention*, *44*, 42-47.

[2] INRETS, *Vieillissement de la population et sécurité routière*, novembre 2004.

[3] Dommes, A., & Cavallo, V. (2012). Can simulator-based training improve street-crossing safety for older pedestrians? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *15*, 206-218.

[4] Hay, M., Adam, N., Bocca, M-L., Gabaude, C., *L'entraînement cognitif permet-il d'accroître la sécurité des conducteurs de 70 ans et plus ?* 28ièmes entretiens Jacques Cartier, Bruxelles, Belgique, 25-26 novembre 2015.

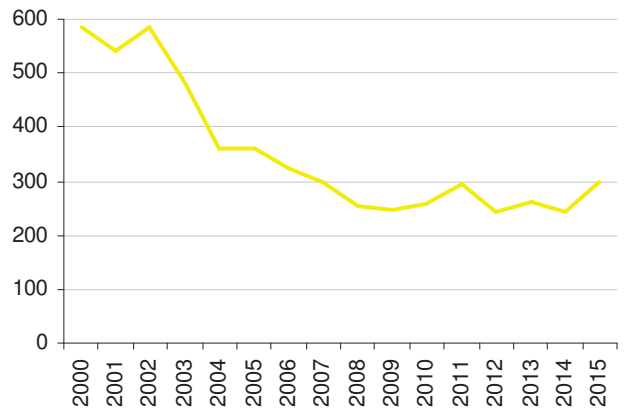
Les autoroutes

Le nombre de personnes tuées sur autoroute a fortement augmenté en 2015 (+ 23 % par rapport à 2014, contre + 0,7 % hors autoroute). Un tiers des personnes tuées sur autoroute le sont dans un accident sans autre véhicule ni piéton.

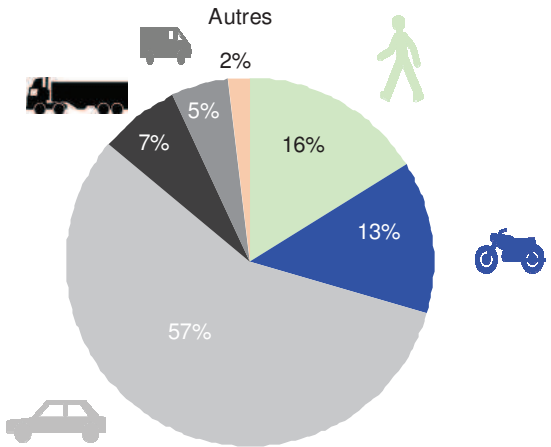
Personnes tuées sur autoroute		298
Personnes blessées hospitalisées sur autoroute		1 993
Nombre d'accidents corporels sur autoroute		5 215
Nombre de blessés hospitalisés pour un tué sur autoroute		7
Nombre de tués pour 100 accidents sur autoroute		6
Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées sur autoroute entre…	2014 et 2015	+23,1 %
	2010 et 2015	+3,1 %
	2000 et 2010	-7,9 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de personnes tuées sur autoroute a augmenté en moyenne de 3,1 % par an.

Nombre de personnes tuées sur autoroute



Répartition des usagers tués ou blessés hospitalisés sur autoroute selon le mode de déplacement



	Piéton	Moto	VT	PL	VU	Autres	Total
Tués	48	40	169	20	15	6	**298**
BH	49	371	1 307	98	147	21	**1 993**

En 2015, 298 personnes ont été tuées sur autoroute, soit 56 de plus qu'en 2014. Les autoroutes regroupent 9 % de la mortalité routière. La mortalité sur autoroute a augmenté de + 23 % par rapport à 2014 contre + 0,7 % sur les autres réseaux. Cette forte hausse fait suite à une stabilité autour de 250 personnes tuées par an depuis 2008 (excepté un pic en 2011). A noter, une hausse du trafic sur autoroute (+ 3 %).

On enregistre en 2015, 5 215 accidents corporels sur autoroute, soit 9 % de l'ensemble des accidents. Alors que sur les autres réseaux, les nombres de blessés et d'accidents baissent de - 4 % par rapport à 2014, sur autoroute, ils augmentent de + 8 %.

Estimation du risque d'être tué sur autoroute

En 2015, 2,7 personnes ont été tuées par milliard de kilomètres parcouru sur autoroute, alors que ce ratio est de 5,9 pour l'ensemble des réseaux. Outre l'interdiction aux usagers vulnérables, cette différence peut en grande partie être expliquée 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 2015, les usagers de 18-24 ans tués sur autoroute représentent 19 % des tués toutes classes d'âge confondues. Le nombre de jeunes automobilistes (18-24 ans) tués sur autoroute est passé de 22 en 2014 à 42 en 2015. Avec 56 tués au total, la mortalité 18-24 ans n'a jamais été aussi haute depuis 2003 (12 % en 2014).

Selon le mode de déplacement

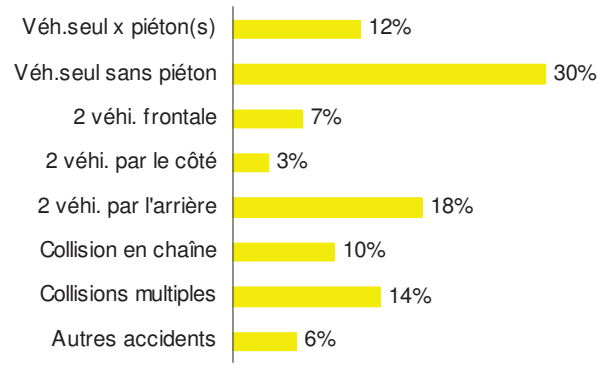
Sur autoroute, 6 personnes tuées sur 10 sont des automobilistes. Les piétons représentent 16 % des décès. Avec 48 piétons tués en 2015, le chiffre de 2014 (44) est confirmé et marque une rupture avec la stabilité autour de 25 observée depuis 2006. Sur le réseau concédé, 70 % des piétons tués sur la période 2011-2015 étaient issus d'un véhicule en panne, arrêté ou accidenté, et 23 % étaient d'origine extérieure à l'autoroute[1].

Un tiers des personnes tuées sur autoroute le sont dans un accident impliquant un poids lourd, ces derniers étant impliqués dans 16 % des accidents.

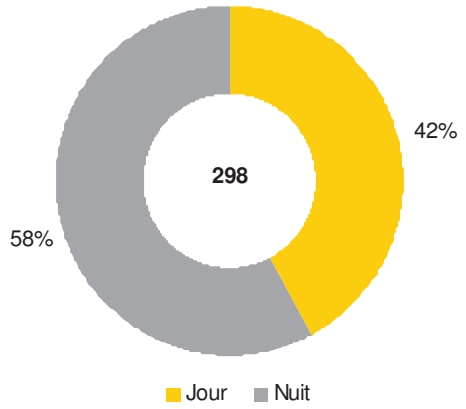
Après une année 2014 où le nombre de tués motocyclistes sur autoroute avait baissé, il est remonté de 26 à 40 en 2015 pour rejoindre le niveau observé sur 2010-2013.

[1] *Analyse des accidents mortels sur autoroutes concédées - Année 2015*, ASFA, 2016.

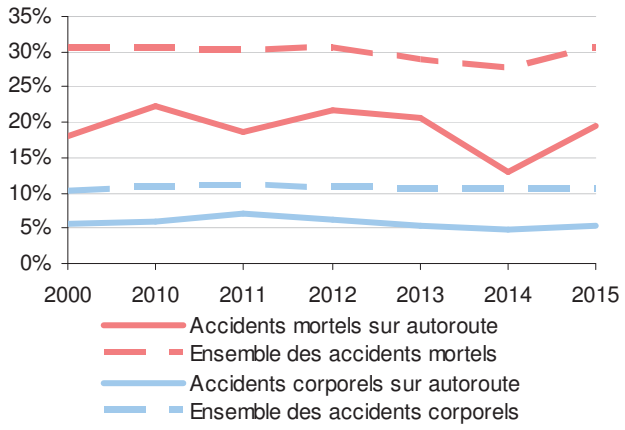
Proportion de personnes tuées sur les autoroutes selon le type de collision : 298 tués en 2015



Proportion de personnes tuées sur les autoroutes selon la luminosité



Proportion d'accidents avec alcool, sur autoroute et sur l'ensemble des réseaux routiers



Selon les conflits

Un tué sur trois sur autoroute l'est dans un accident sans tiers. Excepté les chocs sur le côté entre deux véhicules, tous les autres types de collisions (frontale, arrière, trois véhicules ou plus) sont à la hausse par rapport à 2014 et parfois même de façon assez marquée : + 21 tués pour les chocs arrière, + 16 tués pour les collisions en chaîne, + 14 tués pour les collisions multiples à 3 véhicules et plus.

Selon la temporalité

Le nombre de personnes tuées sur autoroute varie de 15 à 30 par mois, excepté au mois d'octobre où il est de 40. En 2015, la variation mensuelle est plus forte que sur les années précédentes ; l'amplitude entre le mois le plus « fort » (octobre : 40 tués) et le mois le plus « faible » (mars : 15 tués) est de 25. Elle était de 8 en 2014.

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

Sur ce réseau plus circulé la nuit que d'autres réseaux, 58 % des personnes tuées en 2015 le sont la nuit, contre 40 % sur routes hors agglomération. Parmi les 48 piétons tués sur autoroute, 39 l'ont été de nuit, de même que la moitié des piétons blessés hospitalisés (26 sur 49).

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. 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 26 % des accidents mortels de la période 2011-2015[1]. Plus de la moitié des accidents mortels associés à ce facteur sont survenus de jour. Les créneaux horaires 4h-8h et 14h-16h concentrent à eux seuls la moitié des accidents mortels liés à la somnolence (respectivement 34 % et 14 %).

Une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est un facteur identifié dans 33 % des accidents mortels intervenus sur les autoroutes concédées entre 2011 et 2015.

L'alcool, bien que moins présent dans les accidents sur autoroute que sur les autres réseaux, y tient néanmoins une part non négligeable. La proportion d'accidents mortels avec alcool, parmi ceux dont l'alcoolémie est connue, y est de 19,5 % en 2015, contre 32 % sur les autres réseaux. Cette proportion sur autoroute fluctue depuis 2000 entre 17 % et 23 %, excepté en 2014 où elle avait chuté à 13 %.

[1] *Analyse des accidents mortels sur autoroutes concédées - Année 2015*, ASFA, 2016.

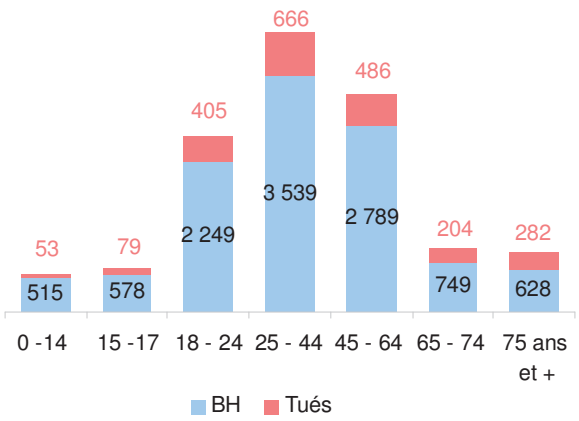
Les routes hors agglomération

Le nombre de personnes tuées en 2015 sur routes hors agglomération est proche de celui de 2014. 63 % des personnes tuées en France le sont sur routes hors agglomération. Quatre tués sur dix le sont dans des accidents sans tiers.

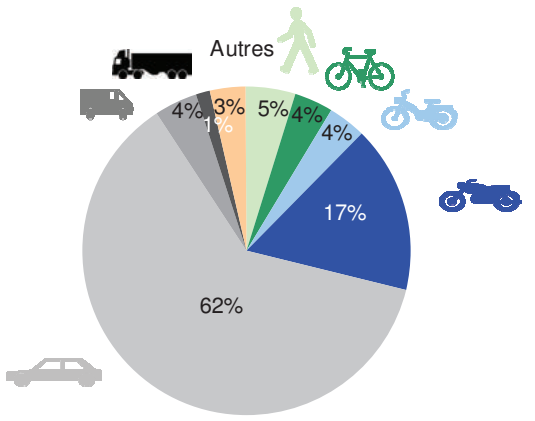
Personnes tuées sur routes hors agglomération		2 175
Personnes blessées hospitalisées (BH) sur routes hors agglomération		11 047
Nb d'accidents corporels sur routes hors agglomération		14 170
Nb de personnes BH pour une personne tuée sur routes hors agglomération		5
Nb de personnes tuées pour 100 accidents hors agglomération		15
Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées sur routes hors agglomération entre…	2014 et 2015	+1,2 %
	2010 et 2015	- 3,5 %
	2000 et 2010	- 6,9 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de piétons tués a baissé en moyenne de 3,5 % par an

Nombre d'usagers tués ou blessés hospitalisés 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	110	82	77	360	1 349	91	29	77
BH	396	475	634	2 160	6 542	504	124	212

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

En 2015, 2 175 personnes ont été tuées sur routes hors agglomération soit 63 % de la mortalité routière. En 2015, cette mortalité a augmenté de + 1,2 % par rapport à 2014. Entre 2010 et 2015, la mortalité hors agglomération a baissé de - 16,4 % (- 3,5 % par an contre - 1,5 % 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 88 % de la mortalité sur routes hors agglomération (1 924 personnes), soit 56 % de l'ensemble de la mortalité routière.

Sur les 2 175 personnes tuées, 1 795 l'ont été sur routes départementales, 214 sur routes nationales, 166 sur voies communales ou autres.

Selon l'âge des usagers

Sur routes hors agglomération, depuis 2000, un tué sur trois a entre 25 et 44 ans (31 % en 2015 contre 28 % sur les autres réseaux).

Entre 2014 et 2015, alors que la mortalité routière sur routes hors agglomération a évolué légèrement à la hausse, on constate :

- une baisse nette (- 6 %) du nombre de personnes tuées de 25-44 ans, soit 46 vies épargnées,
- une forte hausse (+ 16 %) du nombre de personnes tuées de 65 ans et plus, soit 67 personnes tuées de plus qu'en 2014, dont une augmentation de + 54 automobilistes tués. 34 seniors sont décédés dans l'accident de car de Puisseguin.

Entre 2010 et 2015, la mortalité des 18-44 ans sur routes hors agglomération a baissé de - 29 %, contre - 17 % sur les autres réseaux.

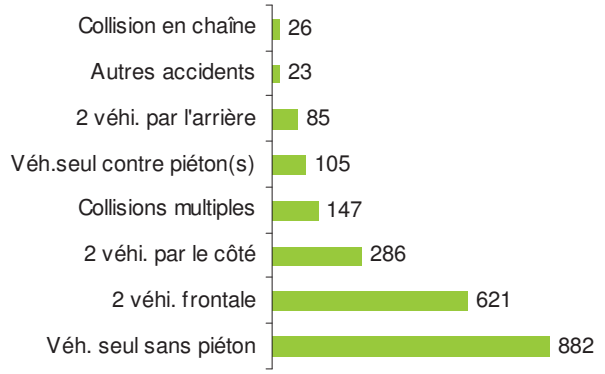
Selon le mode de déplacement

1 349 automobilistes et 360 motocyclistes ont été tués sur les routes hors agglomération en 2015. Ils représentent 80 % de la mortalité sur ces routes.

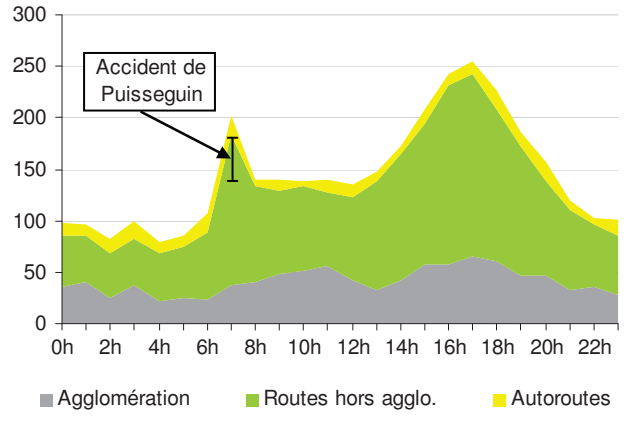
La hausse de la mortalité enregistrée en 2015 concerne surtout les véhicules de tourisme (+ 65 tués) mais aussi les transports en commun (+ 37 tués) en lien avec l'accident de Puisseguin. Le nombre de tués en motocyclette, quant à lui, baisse de - 7 %, soit 26 vies épargnées.

Depuis 2010, la mortalité des automobilistes a baissé de -19 % et celle des motocyclistes de - 9 %, mais c'est la catégorie des cyclomotoristes qui est le plus en progrès avec une baisse de - 38 %.

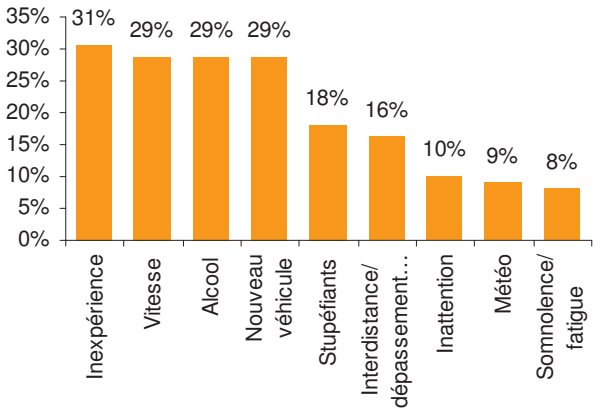
Nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération selon le type de collision



Nombre de personnes tuées en 2015 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)



Source : étude Cerema en Haute-Normandie entre 2009 et 2010[1]
Exemple de lecture : dans 29 % des accidents mortels étudiés, le caractère nouveau du véhicule a été un facteur à l'origine de l'accident.

Selon les conflits

En 2015, sur les routes hors agglomération, prédominent les accidents sans tiers (41 % des personnes tuées) et les chocs entre véhicules (29 % pour chocs frontaux et 13% pour chocs par le côté). La part de la mortalité due à un accident d'un véhicule seul contre un piéton varie peu depuis 2010 et s'établit à 5 % en 2015.

Entre 2014 et 2015, la mortalité routière dans les accidents sans tiers et ceux avec chocs frontaux entre véhicules a augmenté (resp. +57 et +20 tués).

Selon la temporalité

Les mois de juin à octobre sont les plus mortels.

La moitié des personnes tuées le sont les jours de vendredi, samedi et dimanche. Au niveau des heures, la tranche 13h-21h (33 % de la journée) concentre 50 % de la mortalité.

La mortalité en 2015 se répartit à raison de 60 % de jour et de 40 % de nuit. Par rapport à 2014, la mortalité de jour baisse de 14 tués (- 1,1 %) alors que celle de nuit, qui inclut les 43 tués de Puisseguin, s'est accrue de 39 tués (+ 4,6 %).

L'alcool

La présence d'alcool à un taux illégal est plus fréquente dans les accidents sur routes hors agglomération que sur les autres réseaux. Depuis 2010, dans les accidents mortels, la présence d'alcool chez le conducteur sur routes hors agglomération est de 32 % contre 26 % sur les autres réseaux. Elle est de 18 % contre 8 % pour les accidents non mortels.

Facteurs d'accidents mortels[1]

Sur les routes hors agglomération, 3 à 4 facteurs peuvent être présents concomitamment, surtout lorsque des véhicules de tourisme sont impliqués :

- la vitesse, souvent comme facteur déclencheur et pratiquement toujours comme facteur aggravant ;
- l'alcool, qui sur les routes secondaires est souvent associé 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 traduit 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.

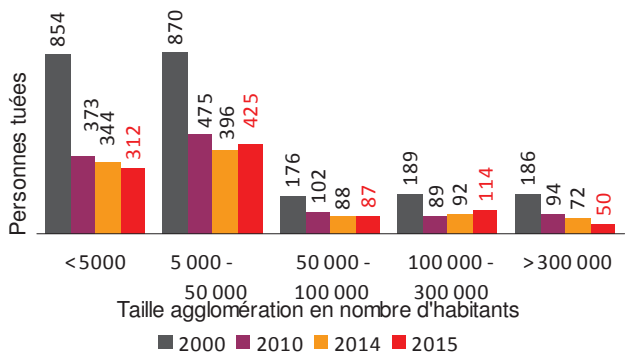
Les routes et rues en agglomération

L'accidentalité en agglomération représente 2 accidents corporels sur 3, 1 personne tuée sur 3 et 1 blessé hospitalisé sur 2. En agglomération, 2 personnes tuées sur 3 sont des usagers vulnérables.

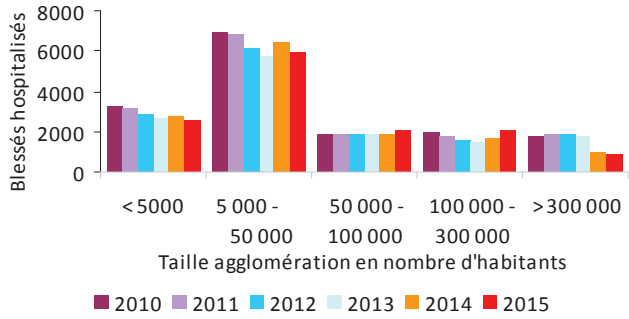
Tués en agglomération		988
Blessés hospitalisés en agglomération		13 555
Nombre d'accidents corporels en agglomération		37 218
Nombre de blessés hospitalisés pour un tué en agglomération		14
Nombre de tués pour 100 accidents en agglomération		3
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués en agglomération entre…	2014 et 2015	-0,4 %
	2010 et 2015	-2,7 %
	2010 et 2000	-6,7 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de tués en agglomération a baissé en moyenne de 2,7 % par an.

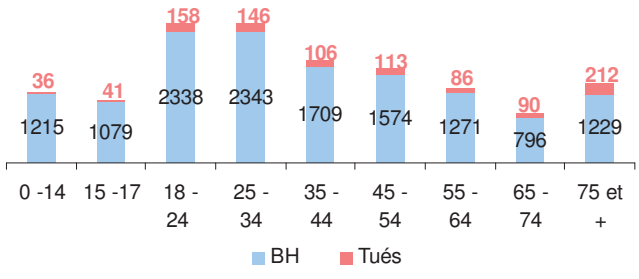
Évolution du nombre de personnes tuées en agglomération selon la taille de l'agglomération



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 2015, 988 personnes ont été tuées dans un accident en agglomération[1]. Cela représente 29 % de la mortalité routière.

Entre 2000 et 2010, le nombre de tués en agglomération a nettement baissé (- 7 % par an). Depuis 2010, la baisse est plus faible (- 3 % par an entre 2010 et 2015) notamment du fait de la hausse de + 7 % (+ 62 tués en agglomération) entre 2013 et 2014.

Si les accidents en agglomération sont plus nombreux, ils sont moins graves qu'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.

32 % des personnes tuées en agglomération le sont en agglomérations de moins de 5 000 habitants.

De manière générale, la gravité diminue quand la taille de l'agglomération augmente. On compte 10 tués et 78 blessés hospitalisés pour 100 accidents dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants, contre 2 tués et 28 blessés hospitalisés pour 100 accidents dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants.

La forte baisse du nombre de blessés hospitalisés dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants amorcée en 2014 se confirme en 2015.

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 inférieur[2].

Selon l'âge

Avec 302 personnes tuées, les 65 ans et plus représentent un tiers de la mortalité en agglomération (contre 21 % hors agglomération). Entre 2010 et 2015, c'est la seule classe d'âge dont le nombre de personnes tuées en agglomération ne baisse pas.

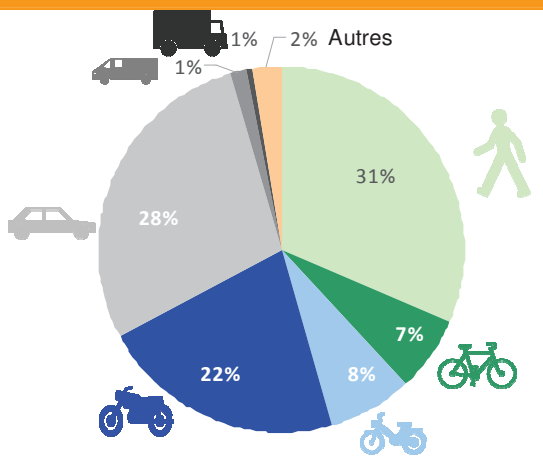
Les classes au nombre de blessés hospitalisés le plus élevé sont les 18-24 ans et 25-34 ans. Les 15-17 ans, avec 3 années d'âge, sont aussi fortement concernés. A noter le nombre élevé de personnes tuées de 75 ans et plus : le double des 65-74 ans.

Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés augmente avec l'âge : il est de 3 pour les moins de 14 ans, de 11 pour les 65-74 ans et de 17 pour les 75 ans et plus.

[1] Il s'agit des agglomérations au sens de l'article R110-2 du code de la route.

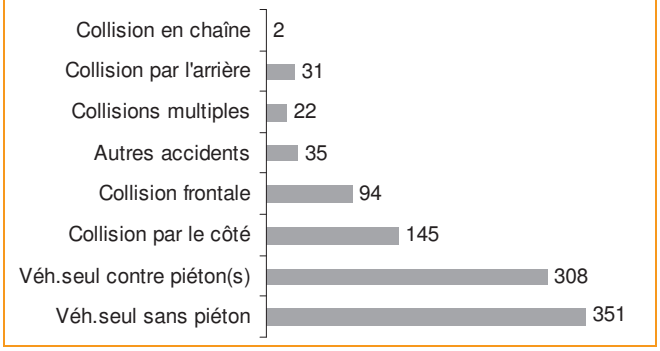
[2] Emmanuelle Amoros and Co., Accidentalité à vélo et exposition aux risques (AVER) : Risque de traumatisme selon quatre types d'usagers, IFSTTAR, Août 2012.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
Tués	310	66	75	214	278	14	7	24	988
BH	3 886	1 040	2 041	2 983	3 172	147	27	259	13 555

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le type de collision



Source : Cerema Dter Est

Selon le mode de déplacement

67 % des personnes tuées et 73 % des blessés hospitalisés en agglomération sont des usagers vulnérables (contre 29 % hors agglomération). Entre 2000 et 2015, la mortalité des usagers vulnérables en agglomération baisse moins que celle des autres usagers (- 48 % contre - 67 %).

Les usagers vulnérables représentent une part plus élevée dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants (86 % des personnes tuées et 78 % des blessés hospitalisés) que dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants (respectivement 48 % et 65 %).

Selon le type de collision

Deux types de collision concentrent les deux tiers de la mortalité urbaine : les accidents avec piéton (31 %) et ceux à un véhicule seul sans piéton (36 %). Ces proportions varient fortement selon la taille de l'agglomération : elles sont respectivement de 37 % et 30 % dans les agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants, et de 21 % et 47 % dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants.

Selon la temporalité

En 2015, le mois de juillet compte le plus de tués en agglomération (107) et, comme chaque année depuis 2000, le mois de février en compte le moins (63). Le mois de septembre qui était toujours un mois « fort » en termes de nombre de tués (104 en moyenne sur 2010-2014) connaît une forte baisse en 2015 avec 67 tués.

Depuis 2000, les vendredis, samedis et dimanches concentrent ensemble la moitié du nombre de tués en agglomération.

En agglomération, comme sur les routes hors agglomération, près d'un accident sur trois se produit de nuit et deux tués sur cinq le sont de nuit.

La tranche horaire 15h-19h concentre un quart des tués en agglomération.

Facteurs d'accidents mortels

En agglomération, 5 facteurs peuvent être présents (sans être spécifiques de ce milieu) :

- l'alcool dont une part concerne les piétons (7 % des accidents mortels en agglomération en 2015 impliquent des piétons alcoolisés),
- la vitesse : cause et facteur aggravant vis à vis de l'usager vulnérable,
- l'inexpérience de la conduite en milieu dense, notamment vis-à-vis des usagers vulnérables,
- la détention récente du véhicule (moins de 6 mois) : défaut de maîtrise du frein et de la direction,
- l'obstacle heurté ou « masque à la visibilité » : mobilier urbain et véhicules en stationnement.

Les accidents contre obstacles fixes

Plus d'une personne tuée sur trois est un usager d'un véhicule qui a heurté un obstacle fixe.

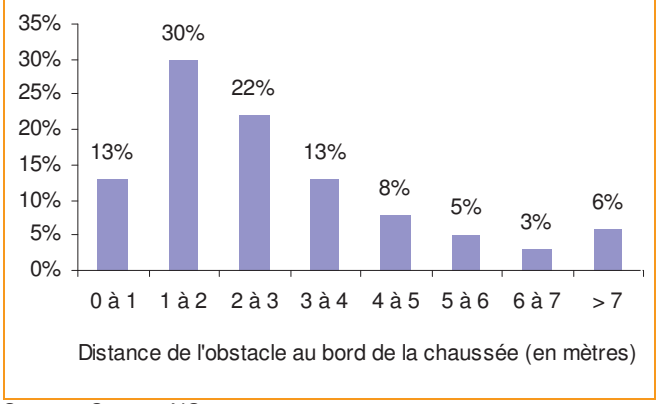
Personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe		1 278
Blessés hospitalisés usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe		5 845
Nombre d'accidents corporels contre obstacle fixe		10 995
Nombre de BH pour un tué usager d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe		5
Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe entre…	2014 et 2015	+9,0 %
	2010 et 2015	-3,2 %
	2000 et 2010	-6,3 %

Exemple de lecture : entre 2010 et 2015, le nombre de personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe a baissé en moyenne de 3,2 % par an.

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

	En agglo.	Hors agglo.	Auto-routes	Tous réseaux Nb	Tous réseaux %
Part dans la mortalité routière selon le milieu	35%	38%	39%	-	37%
Total tous obstacles fixes	**341**	**820**	**117**	**1278**	**100%**
qui se déclinent en :					
Arbre	62	316	3	381	30%
Support de signalisation, Poste d'appel d'urgence	3	4	0	7	1%
Poteau	55	101	2	158	12%
Mobilier urbain	8	2	0	10	1%
Ilôt, refuge ou borne	10	6	3	19	1%
Total obstacles "amovibles"	**138**	**429**	**8**	**575**	**45%**
Bordure de trottoir	40	12	1	53	4%
Mur ou pile de pont	65	63	4	132	10%
Parapet	5	8	0	13	1%
Fossé, talus ou paroi rocheuse	17	191	19	227	18%
Autre obstacle sur chaussée	14	12	6	32	3%
Autre obstacle sur trottoir	22	15	0	37	3%
Véhicule en stationnement	23	16	10	49	4%
Total autres obstacles	**186**	**317**	**40**	**543**	**42%**
Glissière métallique	4	53	50	107	8%
Glissière en béton	6	16	16	38	3%
Autre glissière	7	5	3	15	1%
Total dispositifs de retenue	**17**	**74**	**69**	**160**	**13%**

Répartition des accidents mortels contre obstacles fixes selon la distance entre obstacle et bord de 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 2015, un choc contre obstacle fixe a été relevé dans 10 995 accidents corporels et 1 278 usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe ont été tués (37 % de la mortalité routière et 43 % de la mortalité des usagers de véhicules).
86 % des personnes tuées dans un accident impliquant un seul véhicule sans piéton le sont dans un accident contre obstacle fixe.

Selon le type d'obstacle

Les cinq principaux types d'obstacles fixes heurtés regroupent plus des trois quarts de la mortalité dans les accidents contre obstacles. Il s'agit :

- des **arbres** (381 décès en 2015, soit 30 % de la mortalité lors d'accidents contre obstacles fixes),
- des **fossés, talus ou parois rocheuses** (227 décès, 18 % des décès contre obstacles fixes),
- des **poteaux** (158 décès, soit 12 %),
- des **murs et des piles de ponts** (132 décès, soit 10 %),
- des **dispositifs de retenue** (glissières de sécurité, 160 décès, soit 13 % de la mortalité contre obstacles fixes).

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 centaine de mètres. Leur emploi doit donc être réservé à l'isolement d'obstacles plus dangereux qu'eux-mêmes.

Selon le milieu

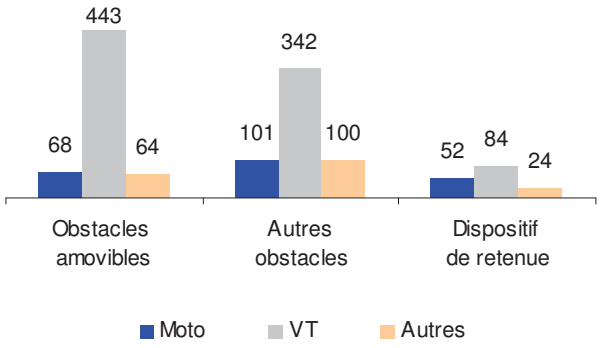
La part des chocs contre obstacles fixes dans l'ensemble de la mortalité est similaire sur les autoroutes (39 %), les routes hors agglomération (38 %) et en agglomération (35 %). En revanche les types d'obstacles concernés diffèrent selon les caractéristiques de chaque réseau.

La très grande majorité du linéaire des **autoroutes** est équipée de glissières de sécurité. On observe ainsi de façon cohérente que pour 59 % des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle, cet obstacle est un dispositif de retenue.

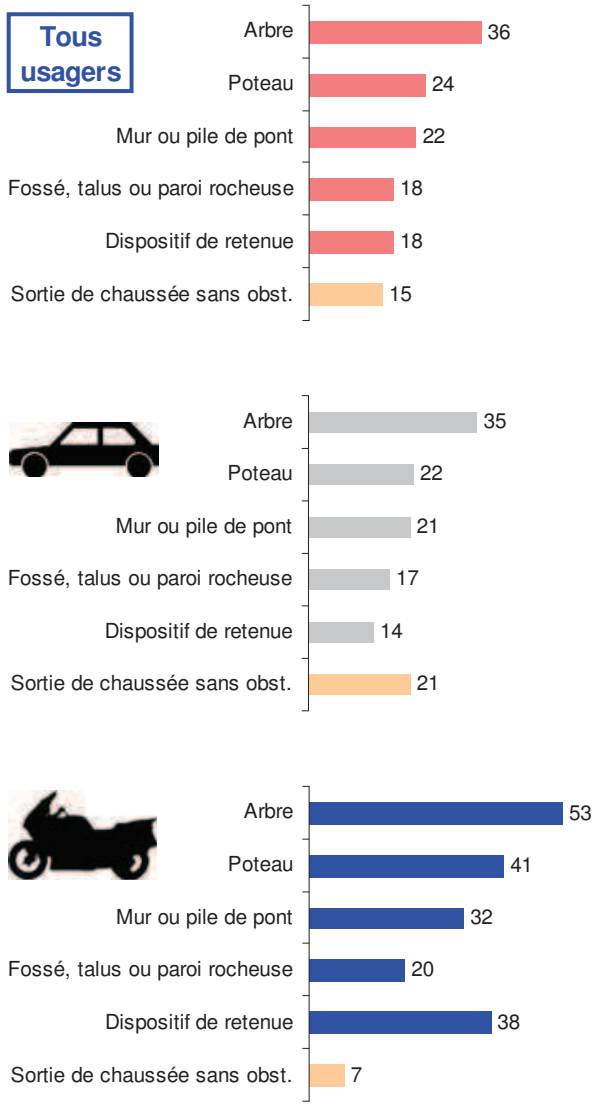
Sur **route hors agglomération**, les accidents contre des arbres regroupent 39 % des décès dans les accidents contre obstacles, et les fossés, talus ou parois rocheuses 23 %.

En agglomération les types d'obstacles impliqués sont plus variés. Ressortent néanmoins les éléments plus caractéristiques du milieu urbain, tels que les murs (19 % des décès contre obstacles) et les poteaux (16 %). Les arbres, moins présents qu'hors agglomération, s'observent à hauteur de 18 %.

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 2011-2015)



La gravité

Globalement sur la période 2011-2015, le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés parmi les usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe varie généralement de 13 à 25 selon le type d'obstacle incriminé. Les arbres sont associés à un ratio nettement supérieur, égal à 36. Le ratio est de 18 pour les dispositifs de retenue. Par comparaison, il est de 15 pour les usagers de véhicules sortis de la chaussée sans heurter d'obstacle.

Les usagers impliqués

48 % des **automobilistes** tués en 2015 le sont lors d'un accident contre un obstacle. Les automobilistes représentent les deux tiers des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe. De ce fait l'indicateur de gravité (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. Le principal écart concerne les dispositifs de retenue (valeur de 14), alors que les sorties de chaussée sans heurt d'obstacle donnent lieu à une gravité plus élevée (valeur de 21).

17 % des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe en 2015 sont des **motocyclistes** (35 % de la mortalité motocycliste). Les glissières constituent un enjeu particulier pour ces usagers. Les 52 motocyclistes tués dans un accident contre glissière en 2015 représentent 24 % des motocyclistes tués dans un accident contre obstacle alors que cette proportion calculée pour les autres véhicules est de 10 %. Quel que soit le type d'obstacle, la gravité associée aux accidents est supérieure pour les motocyclistes à celle constatée sur l'ensemble des usagers. A noter toutefois le ratio particulièrement élevé associé aux dispositifs de retenue (38 motocyclistes tués pour 100 blessés hospitalisés), alors que la valeur associée aux sorties de chaussée sans heurt d'obstacle est de 7, nettement plus faible que pour l'ensemble des usagers.

Le traitement des obstacles fixes

Les principes d'intervention sont par ordre de priorité[1] : 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 réglementaires[2] 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 peut dispenser de les protéger par des glissières, améliorant notamment la sécurité des 2RM.

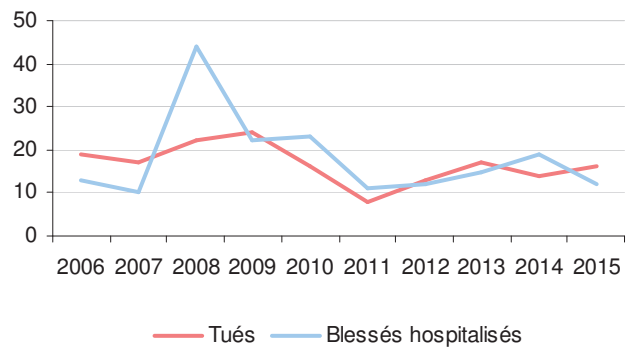
[1] *Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération, guide technique*, SETRA, 2002.
[2] *Arrêté du 9 avril 2015 relatif aux performances et aux règles de mise en service des panneaux de signalisation routière permanente, et Arrêté du 14 avril 2015 relatif aux supports à sécurité passive, modifiant l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.*

Les accidents impliquant un train ou un tramway

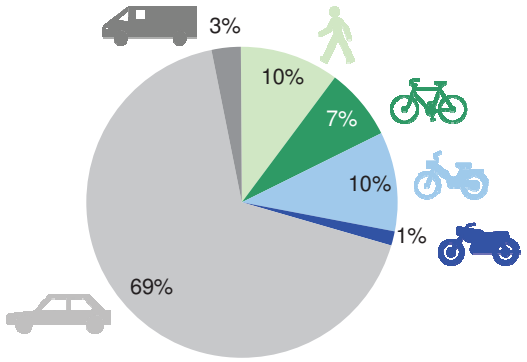
Un accident sur 2 impliquant un train est mortel, contre 1 sur 20 pour l'ensemble des accidents. Un accident sur 2 impliquant un tramway concerne un piéton.

Personnes tuées dans un accident avec un train	16
Blessés hospitalisés dans un accident avec un train	12
Nombre d'accidents corporels impliquant un train	27

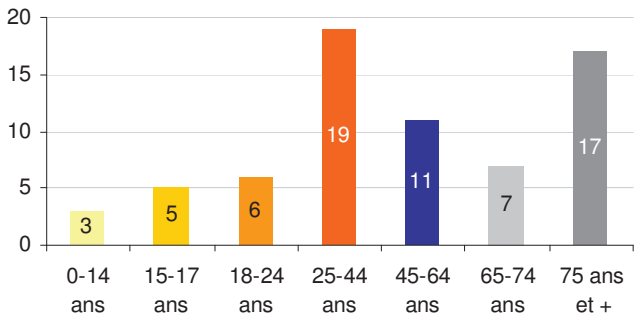
Évolution du nombre de personnes tuées et blessées hospitalisées dans un accident avec un train



Répartition des personnes tuées dans un accident avec un train entre 2011 et 2015 selon le mode de déplacement



Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2011 et 2015 selon l'âge



Les chiffres issus du fichier BAAC diffèrent de ceux publiés par SNCF Réseau : certains accidents, notamment ceux impliquant un piéton, ne sont pas systématiquement répertoriés dans le fichier BAAC.

Les accidents impliquant un train

En 2015, 27 accidents impliquant un train sont recensés dans le fichier BAAC, dont 13 sont mortels. 16 personnes ont été tuées dans ces accidents : 2 piétons, 1 cycliste, 2 cyclomotoristes, 10 usagers de véhicule de tourisme et 1 usager de véhicule utilitaire. Un accident sur 2 impliquant un train est mortel, contre environ 1 sur 20 pour l'ensemble des accidents de la circulation. On recense également 12 blessés hospitalisés, dont 2 occupants de train dans des chocs contre des poids lourds.

Depuis 2006, le nombre de personnes tuées ou hospitalisées dans un accident impliquant un train est stable, hormis un pic du nombre de blessés hospitalisés en 2008 dû au terrible accident de Mésinges (74), où un car transportant des élèves de 5ème en sortie scolaire a été percuté par un TER ; le chauffeur du car n'avait pas respecté le feu rouge clignotant (7 collégiens tués, 29 hospitalisés).

Entre 2011 et 2015, dans les accidents impliquant un train, 1 personne tuée sur 10 est un cyclomotoriste, alors que ces usagers ne représentent qu'une personne tuée sur 25 dans l'ensemble des accidents. *A contrario*, on ne recense qu'un motocycliste tué parmi les 68 personnes tuées dans un accident avec un train entre 2011 et 2015, alors que les motocyclistes représentent près d'une personne tuée sur 5 dans l'ensemble des accidents. Une personne tuée sur 4 dans un accident avec un train est âgée de plus de 75 ans.

Un accident sur 2 impliquant un train se produit sur route départementale, alors qu'un passage à niveau sur 3 seulement se situe sur route départementale[1].

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

En 2015, 14 accidents se sont produits sur un passage à niveau sans choc avec un train. On recense 2 personnes tuées (2 hommes : un piéton de 76 ans et un passager de véhicule de tourisme de 21 ans) et 10 blessés hospitalisés dans ces accidents. Dans 4 accidents, un des conducteurs a un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 g/l.

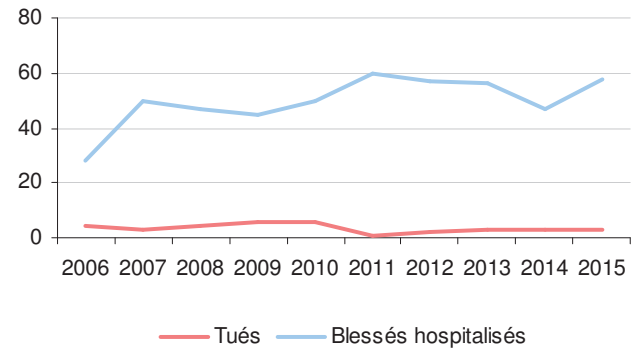
Les passages à niveau en France[1]

On dénombre plus de 15 000 passages à niveau en France, dont plus de 10 000 sont équipés de dispositifs automatiques (feux et/ou barrières). Un programme national de sécurisation permet d'identifier les passages à niveau dont la suppression ou l'aménagement est prioritaire. Fin 2014, 165 passages à niveau étaient inscrits à ce programme. Au 1er janvier 2016, 76 radars du Contrôle automatisé équipent les passages à niveau.

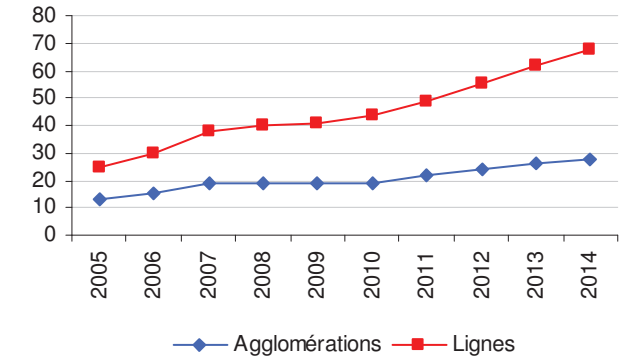
[1] www.securite-passageaniveau.fr

Personnes tuées dans un accident avec un tramway	3
Blessés hospitalisés dans un accident avec un tramway	58
Nombre d'accidents corporels impliquant un tramway	127

Évolution 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 : STRMTG décembre 2015

Le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer gère une base de données des accidents de tramway, basée sur les déclarations des exploitants.

Les chiffres issus du fichier BAAC diffèrent de ceux issus de cette base. Tous les accidents impliquant un tramway ne font en effet pas l'objet d'une fiche BAAC (notamment les accidents impliquant un piéton sans autre véhicule), et cette base contient également les accidents de voyageurs sans collision avec un tiers (notamment les chutes liées aux freinages d'urgence).

Les accidents impliquant un tramway

En 2015, 127 accidents impliquant un tramway sont recensés dans le fichier BAAC. 3 personnes ont été tuées dans ces accidents : 2 piétons de 48 ans et 98 ans et un cycliste de 45 ans. On recense également 58 blessés hospitalisés dans les accidents impliquant un tramway en 2015.

Le nombre de personnes tuées reste faible depuis 10 ans : entre 1 et 6 par an. Le nombre de blessés hospitalisés croît sur cette période. Cette évolution doit être relativisée car, dans le même temps, le nombre de lignes de tramway et le nombre de kilomètres parcourus ont sensiblement augmenté. On recense aujourd'hui près de 70 lignes de tramway dans une trentaine d'agglomérations[1].

Un accident corporel sur 2 avec tramway implique un piéton. Dans ces accidents, un blessé hospitalisé sur 2 est un piéton. Parmi eux, 1 piéton blessé hospitalisé sur 4 est âgé de 10 à 14 ans, et 1 sur 4 est âgé de 18 à 24 ans.

Les accidents liés à la présence d'un tramway

Sur les rues où circulent les tramways, deux tiers des accidents de piétons ont un lien avec l'aménagement tramway[2]. Ce lien est direct (choc contre le tramway) dans la moitié des cas ou indirect (influence du tramway sans choc direct) dans l'autre moitié. Ces accidents sont concentrés majoritairement aux abords des stations.

Par ailleurs, le Cerema et le STRMTG ont participé au projet européen de coopération en science et technologie (COST) « Operation and safety of tramways in interaction with public space » terminé en 2015. Il a permis d'échanger entre 15 pays européens et l'Union internationale des transports publics (UITP) sur les bonnes pratiques en termes de recueil et d'analyse d'accidents avec un tramway et de préconisations d'aménagement. Le rapport[3] correspondant présente des outils permettant de recueillir les informations sur les accidents, dont la proposition d'un modèle de rapport d'accident, et des moyens d'exploiter les données (indicateurs, points noirs, etc.). Une large partie traite des retours d'expérience européens sur des principes d'aménagements qui permettent de répondre à des objectifs clairs de sécurité, renvoyant notamment aux principes de partage de l'espace avec les autres usagers, de visibilité et de lisibilité.

[1] Le nombre de km de voies de tramway s'élève à 850 km en 2015 contre 270 km en 2005 (source STRMTG).
[2] *Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 1)*, Cerema, 2015.
[3] http://www.tram-urban-safety.eu

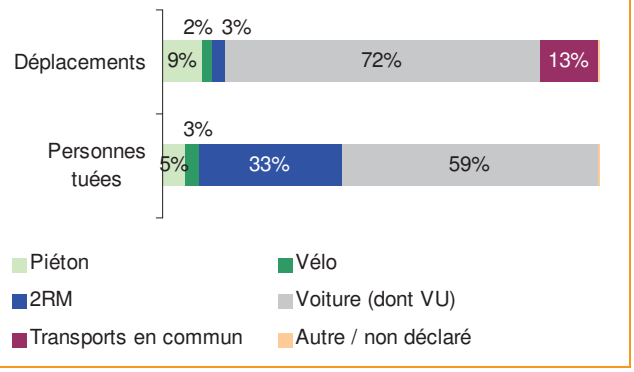
Les accidents liés au travail

14 % des usagers tués le sont lors d'un trajet lié au travail (trajets domicile-travail et missions professionnelles confondus). Les accidents de trajet sont le premier risque mortel d'accidents du travail.

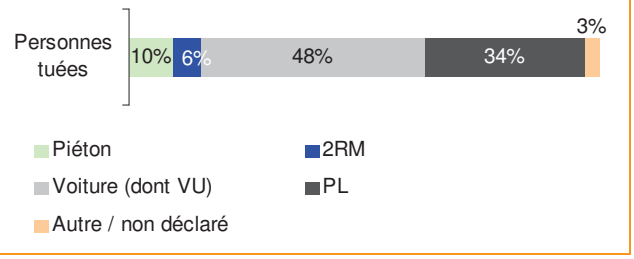
Personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail	359
Blessés hospitalisés lors d'un trajet domicile-travail	3 452
Nombre d'accidents corporels impliquant au moins un usager effectuant un trajet domicile-travail	13 196

Personnes tuées lors d'un trajet professionnel	124
Blessés hospitalisés lors d'un trajet professionnel	1 068
Nombre d'accidents corporels impliquant au moins un usager effectuant un trajet professionnel	10 083

Répartition des déplacements[2] et des personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail selon le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées lors d'un trajet professionnel selon le mode de déplacement



Source : Prévention routière

En 2015, le fichier BAAC enregistre 483 personnes tuées lors d'un déplacement lié au travail (soit 18 % de la mortalité avec déplacement renseigné) :

– 359 personnes, soit 10 % de la mortalité routière, lors d'un trajet domicile-travail (trajet entre le lieu de résidence ou de restauration 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 (21 382 accidents), au moins un des usagers effectue un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel.

Estimation du risque

L'accident de trajet demeurait en 2014 le premier risque mortel des accidents du travail selon la Caisse nationale d'assurance maladie[1] (281 décès sur 530), malgré une diminution de 8 %. Tous les indicateurs de la CNAM sur les accidents de trajets connaissent une baisse marquée.

En 2008, les trajets domicile-travail représentent 27% des déplacements locaux (moins de 80 km). Le temps moyen de déplacement dans ces trajets est de 50 minutes avec de fortes disparités régionales[2]. Les professionnels de la route (ambulanciers, conducteurs routiers…) et 43 % des autres actifs[3] sont régulièrement amenés à utiliser un véhicule dans le cadre de leur travail.

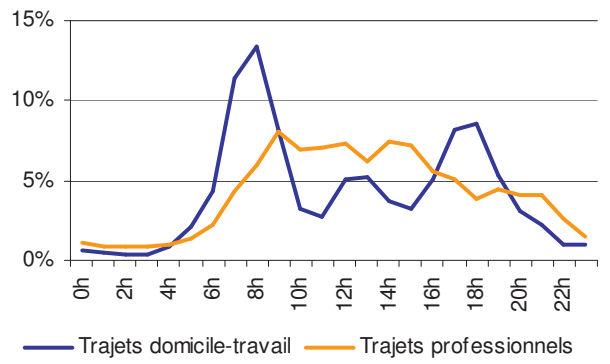
Le mode de déplacement

59% des personnes tuées (211 personnes) lors d'un trajet domicile travail le sont en véhicule léger (véhicule de tourisme ou VU). 117 personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail sont des usagers de deux-roues motorisés (97 motocyclistes et 20 cyclomotoristes), soit 33 % de la mortalité routière pour ce type de trajet alors que ce mode de déplacement n'est utilisé que dans 3 % des trajets domicile-travail[2]. Aucun usager de transport en commun n'a été tué dans ce type de trajet alors que 13 % des déplacements sont réalisés avec ce mode de déplacement.

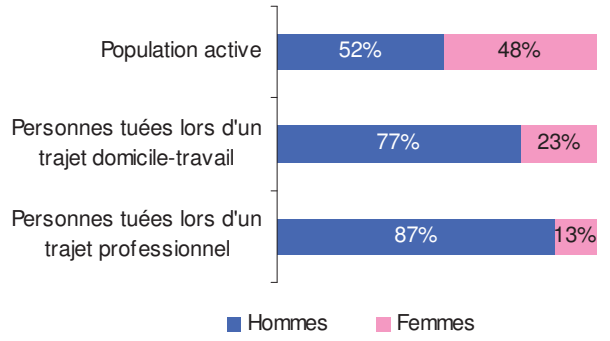
Lors de trajets professionnels, la part des usagers tués en poids lourds est importante, et est à mettre en regard de l'utilisation fréquente de ces véhicules pour ce type de trajet.

[1] *Rapport de gestion 2014 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, décembre 2010.
[3] *Les actifs et la route : quelle conduite lors des trajets professionnels ?*, Sondage Ifop pour MMA, mars 2015.

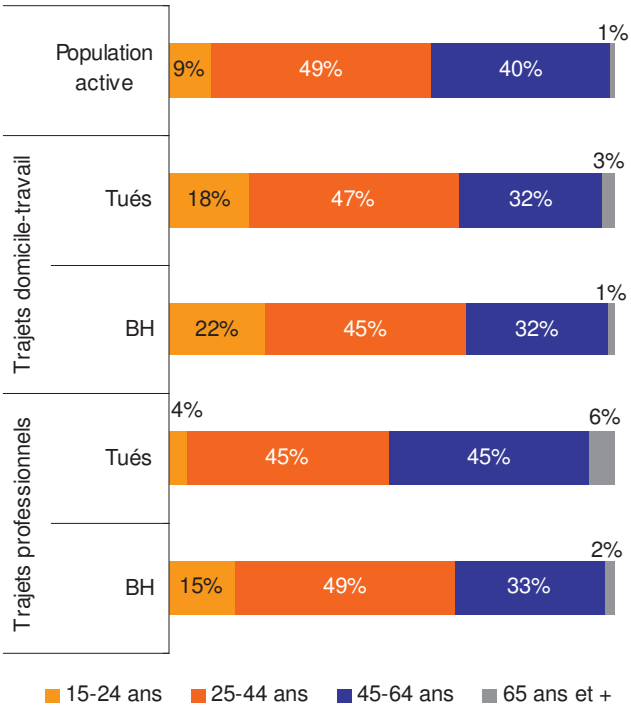
Répartition des victimes dans les accidents liés au travail selon l'heure



Répartition des personnes tuées dans les accidents liés au travail selon le sexe



Répartition des personnes tuées et blessées hospitalisées dans les accidents liés au travail selon l'âge



Selon le jour et l'heure

La part des accidents se produisant en semaine est naturellement plus importante parmi les accidents liés au travail (87 % des personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail et 94 % des personnes tuées lors d'un trajet professionnel) que parmi les autres accidents (63 % des personnes tuées).

Les accidents domicile-travail se concentrent sur les moments privilégiés des déplacements pour ce motif : le matin, à la pause méridienne et en fin d'après-midi. Les accidents lors d'une utilisation professionnelle se répartissent tout au long de la journée.

Hommes – Femmes

Comme dans l'ensemble des accidents de la route, les hommes sont sur-représentés dans les accidents liés au travail. 77 % des personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail et 87 % des personnes tuées lors d'un trajet professionnel sont des hommes, alors qu'ils ne représentent que 52 % de la population active[1]. Cette différence doit s'apprécier au regard de :

– la différence de pratique modale pour les trajets domicile travail : la part des deux-roues motorisés est plus importante chez les hommes et celles des transports en commun et de la marche sont plus importantes chez les femmes[2] ;
– le nombre plus important de voyages pour raisons professionnelles chez les hommes[2] et une forte proportion d'hommes parmi les professionnels de la route.

Selon l'âge

Pour les trajets domicile-travail, les 15-24 ans présentent un risque plus important : ils représentent 18 % des personnes tuées et 22 % des blessés hospitalisés pour seulement 9 % de la population active[1]. Pour les trajets professionnels, les plus de 45 ans représentent 51 % des tués pour seulement 41 % de la population active.

Le facteur alcool

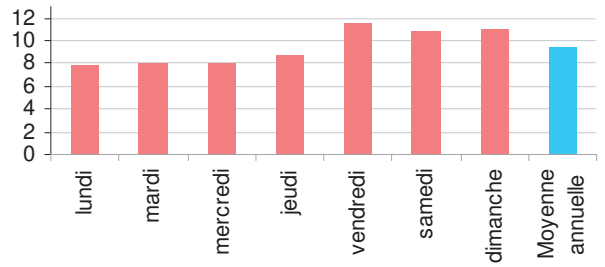
La présence d'alcool est un facteur moins prégnant dans les accidents liés au travail que dans l'ensemble des accidents. La part des usagers dépassant le seuil d'alcoolémie lorsque celle-ci est connue est moindre pour les trajets domicile travail (2 %) et pour les trajets « utilisation professionnelle » (1 %) que pour l'ensemble des motifs de déplacement (6 %).

[1] Source Insee, Population active au sens du BIT, http://www.insee.fr
[2] *La mobilité des français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, La revue du CGDD, CGDD, décembre 2010.

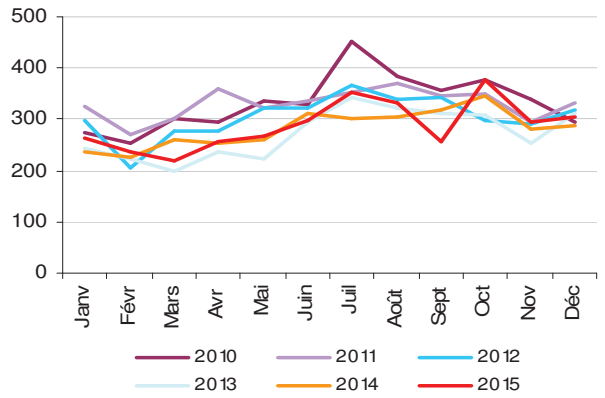
Les longs week-ends et grandes migrations

Plus de neuf personnes sont tuées en moyenne par jour dans des accidents routiers. Plus de la moitié des personnes tuées le sont les vendredis, samedis, dimanches, jours et veilles de fête.

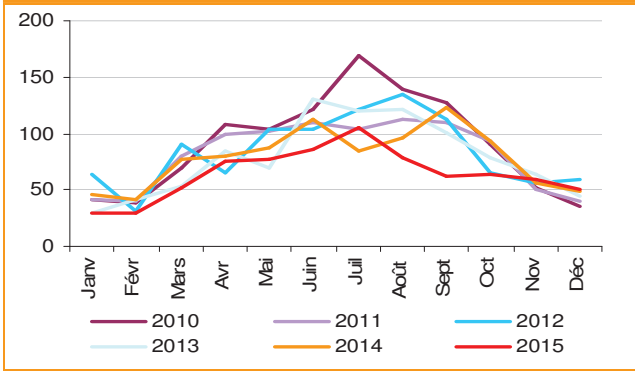
Mortalité routière moyenne quotidienne selon les jours de la semaine en 2015



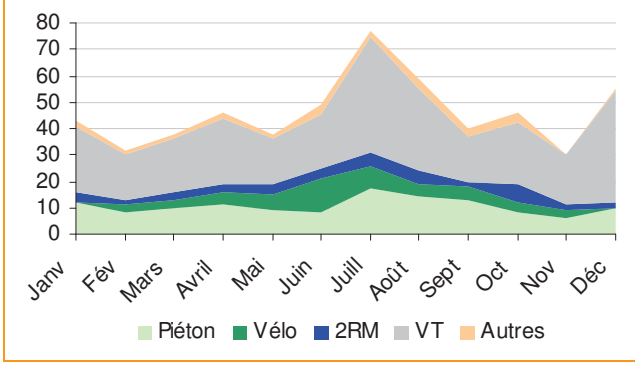
Nombre de personnes tuées selon le mois



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



Mortalité des enfants de 0-14ans sur 2011-2015 selon le mois : 553 enfants tués en 5 ans



Mortalité au jour le jour

En France métropolitaine, neuf personnes en moyenne ont été tuées chaque jour en 2015. Ce bilan varie selon le jour de la semaine avec une moyenne plus basse du lundi au jeudi (8 personnes tuées) que du vendredi au dimanche (11 personnes tuées) où la circulation présente des types de trajets différents.

La mortalité hebdomadaire moyenne est de 67. Elle a varié en 2015 de 42 (semaine du 23 au 29 mars) à 93 (semaine du 28 septembre au 4 octobre) et 115 la semaine de l'accident d'autocar de Puisseguin (23 octobre) dans lequel 43 personnes ont été tuées.

La mortalité mensuelle moyenne est de 288. Elle a varié en 2015 de 219 personnes tuées en mars à 378 en octobre. Si le pic du mois d'octobre est souvent présent, il est en général moins important que le pic principal observé habituellement en juillet. Le profil particulier de 2015 est lié à l'accident d'autocar de Puisseguin (33). L'allure de la courbe reste toutefois assez proche de celles des années de 2010 à 2013, malgré une mortalité plus faible au mois de septembre (l'année 2014 était particulière, avec un nombre de personnes tuées plus important pour les mois de septembre et octobre que pour les mois de juillet et août).

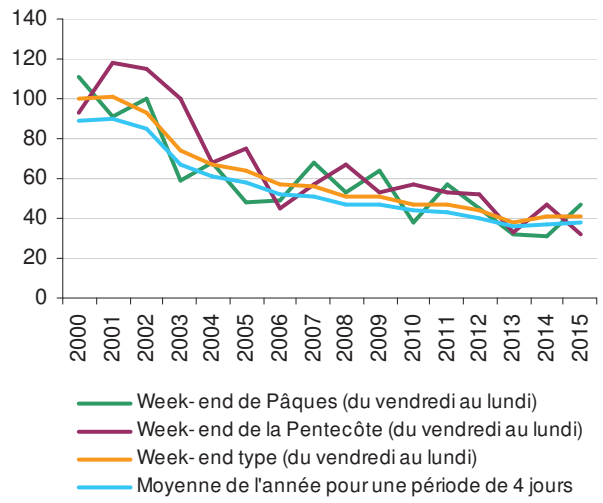
Les grandes migrations

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 mieux portée.

Néanmoins, la période estivale se distingue chaque année par une augmentation sensible de l'accidentalité routière : juillet et août rassemblent conjointement un quart de la mortalité des enfants de 0-14 ans et un cinquième de la mortalité annuelle (685 personnes tuées en 2015 au cours des mois de juillet et août). Cette mortalité estivale a augmenté de + 13 % entre 2014 et 2015.

Cette augmentation de la mortalité en juillet-août entre 2014 et 2015 résulte principalement de l'augmentation de la mortalité des usagers de véhicules de tourisme (+ 39 usagers tués sur les 77 toutes catégories de véhicules confondues) et des deux-roues motorisés (+ 33 usagers tués). La mobilité des usagers des deux-roues motorisés est particulièrement liée aux conditions météorologiques ; l'été 2014 avait été particulièrement maussade et l'été 2015 plutôt ensoleillé.

Nombre de personnes tuées le week-end de Pâques et le week-end de Pentecôte



Un accident mortel s'est déroulé vendredi matin, sur la départementale 17, à hauteur de Puisseguin, près de Libourne, en Gironde. Un bus et un camion sont entrés en collision.

Par *Europe 1 avec AFP* – Mis à jour le 23 octobre 2015 | 22h28, publié le 23 octobre 2015 | 08h47

C'est la catastrophe routière la plus meurtrière depuis 33 ans en France. Une collision entre un bus et un camion de transport de bois à vide, s'est produite vendredi matin, à 7h30, sur la départementale 17, à hauteur de Puisseguin, près de Libourne, en Gironde. Les deux véhicules, dont l'un transportait des personnes âgées, se sont embrasés rapidement après ce choc frontal.

L'accident a fait au moins 43 morts, brûlés vifs, quatre blessés graves, dont deux ont leur pronostic vital engagé. Quatre autres individus sont sortis indemnes mais choqués de l'accident, dont le chauffeur du car. Dans l'après-midi, on apprenait la découverte du corps sans vie d'un jeune enfant dans la cabine du camion, le fils du conducteur. […]

Où s'est déroulé l'accident ?

Le car transportait au moins 48 passagers du club de troisième âge de la petite commune de Petit-Palais, le club du Petit Palaiseau, qui planifie une à deux excursions par an. Ils étaient partis tôt de cette bourgade d'un peu plus de 700 habitants, pour une visite de la Maison du jambon de Bayonne, à Arzacq, dans les Pyrénées-Atlantiques.

Leur escapade s'est arrêtée net, au bout de huit kilomètres, au niveau de Puisseguin, dans l'Est du département, pas très loin de Saint-Emilion. Sur une route sinueuse entre les exploitations viticoles, au niveau d'un virage réputé dangereux. Cependant, sur les cinq dernières années, aucun accident n'a été constaté sur le virage concerné: "il est réglementairement signalé par des balises de virage et des panneaux de virage et la vitesse y est limitée à 90 km/h", a précisé le Conseil départemental.

Que sait-on de l'accident ?

Les circonstances de l'accident restent floues. En bas d'une descente de la départementale 17, dans un virage, le car percute un poids lourd qui arrivait en sens inverse. Un camion de transport de bois, qui circulait à vide, et qui, pour des raisons qui restent à déterminer, s'était mis en travers, en portefeuille. "Le car a vu arriver l'accident, il a tenté de l'éviter, il est venu le percuter, il n'a rien pu faire d'autre que d'activer le mécanisme des portes pour permettre à quelques-uns de sortir, ce qui a été le cas", a témoigné le maire de Puisseguin. […]

Les longs week-ends

Chaque année les vendredis, samedis, dimanches, jours et veilles de fête représentent plus de la moitié de la mortalité routière (54 % en 2015).

Les réveillons de Noël et de fin d'année ne sont plus aussi mortels qu'avant 2006. Les 31 décembre 2014 et 1er janvier 2015 ont totalisé ensemble 12 décès sur les routes, c'est en-dessous de la moyenne de la période 2006-2014 (21). La moyenne de la période 2001-2005 était de 42 personnes tuées pour les deux jours du 31 décembre et du 1er janvier.

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 selon les prévisions météorologiques, avec un impact plus ou moins favorable sur l'accidentalité. 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 2015, 47 personnes sont décédées sur la route pendant les quatre jours du week-end de Pâques, soit 9 personnes tuées de plus que la moyenne de l'année pour une période de 4 jours.

Les jours les plus mortels en 2015

Vendredi 23 octobre : 52 personnes tuées, dont 43 personnes dans le seul accident de Puisseguin entre un autocar et un poids lourd (voir encadré ci-contre).

Samedi 3 octobre : 21 personnes tuées.

Samedis-dimanches les plus mortels :
- les 29 et 30 août : 34 personnes tuées,
- les 8 et 9 août : 33 personnes tuées,
- les 3 et 4 octobre : 33 personnes tuées.

Vendredis-samedis-dimanches les plus mortels :
- les 23-24-25 octobre : 76 personnes tuées,
- les 28-29-30 août : 54 personnes tuées,
- les 31 juillet et 1er-2 août : 49 personnes tuées.

Accidents les plus graves en 2015

Sur les 3160 accidents mortels survenus en 2015 :
- 1 comptait 43 personnes tuées,
- 7 (0,2 %) comptaient 4 personnes tuées,
- 29 (0,9 %) comptaient 3 personnes tuées,
- 180 (5,7 %) comptaient 2 personnes tuées,
- 2 943 (93 %) comptaient 1 personne tuée.

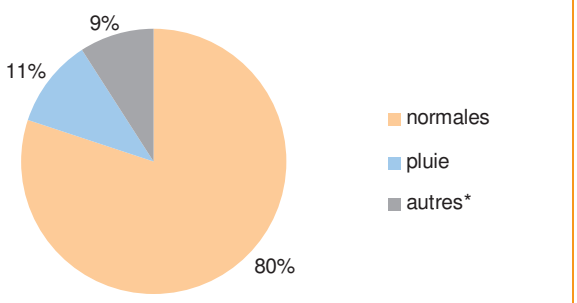
Microthématiques

Répartition des accidents, tués et blessés constatés selon les forces de l'ordre

	Accidents corporels	Tués	Blessés	dont hosptalisés
Métropole				
Gendarmerie	14 822	2 542	19 795	13 682
Police (1)	41 781	919	51 007	12 913
- dont PP	12 643	117	14 508	2 822
- dont CRS	4 751	112	6 318	1 132
- dont PAF	62	1	83	25
- dont SP	24 325	689	30 098	8 934
Total	**56 603**	**3 461**	**70 802**	**26 595**
DOM				
Gendarmerie	601	106	777	544
Police	1 450	49	1 805	578
Total	**2 051**	**155**	**2 582**	**1 122**

(1) 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 personnes tuées selon les conditions météorologiques



* "autres" regroupe les conditions atmosphériques suivantes : neige/grêle, brouillard/fumée, vent fort/tempête, temps éblouissant, temps couvert et autre.

Implication des véhicules étrangers dans les accidents corporels 2015

	Cyclo	Moto	VT	VU	TC	PL	Autres	Total
Belgique	2	14	148	11	1	26	1	203
Bulgarie	0	2	15	12	0	28	0	57
Suisse	1	16	69	2	1	2	0	91
Allemagne	2	32	142	11	2	21	1	211
Espagne	4	12	87	8	3	94	0	208
Royaume-Uni	0	12	78	9	3	8	0	110
Italie	5	33	44	9	7	24	0	122
Luxembourg	44	2	39	5	1	11	0	102
Pays Bas	0	8	55	12	1	22	1	99
Portugal	1	6	43	13	3	49	1	116
Pologne	0	2	29	20	1	65	1	118
Roumanie	0	0	5	2	0	29	0	36
Autres Etrangers	2	30	94	13	5	77	0	221
Total Etrangers	**61**	**169**	**848**	**127**	**28**	**456**	**5**	**1 694**
Ensemble (1)	**5 975**	**11 443**	**53 462**	**4 597**	**805**	**2 551**	**716**	**79 549**

(1) Ensemble des véhicules, y compris français, à l'immatriculation renseignée

Les forces de l'ordre

La gendarmerie a enregistré en métropole 14 822 accidents corporels dont 2 281 mortels, la police 41 781 accidents corporels dont 879 mortels. Si 74 % des accidents sont comptabilisés en zone Police, la majorité des tués (73 %) l'est en zone Gendarmerie.

Accidents avec un animal

14 personnes ont été tuées en 2015 dans un accident impliquant un animal (16 en 2014). Sur les 14 accidents mortels concernés, 11 ont impliqué un animal sauvage.

Conditions météorologiques

En 2015, 83 % des accidents se sont produits par temps normal et 12 % par temps de pluie. Les accidents par temps de pluie sont, comme les accidents par météo normale, mortels dans 6 % des cas.

La part d'accidents par temps de pluie est plus élevée pour les accidents impliquant un seul véhicule (14 %) que pour les accidents impliquant plusieurs véhicules (10 %). Ce constat est le même pour les accidents sur route mouillée : leur part est de 20 % parmi les accidents impliquant un seul véhicule et de 15 % parmi ceux impliquant plusieurs véhicules.

15 personnes ont été tuées par un temps de neige et 22 personnes ont été tuées sur une route verglacée.

Véhicules immatriculés à l'étranger

Les véhicules immatriculés à l'étranger sont sous-impliqués dans les accidents de la route : ils représentent 7 % de la circulation en France[1], mais ne constituent que 2 % des véhicules motorisés impliqués dans les accidents corporels et 3 % de ceux impliqués dans les accidents mortels.

151 personnes ont été tuées en 2015 dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger, ce qui représente 4 % de la mortalité, une proportion similaire à celle de 2014.

Plus spécifiquement, les poids lourds et autocars immatriculés à l'étranger sont également sous-impliqués. Ils représentent 32 % de l'ensemble de la circulation des poids lourds et autocars en France [2], mais ne constituent que 14 % des véhicules de leur catégorie impliqués dans les accidents corporels et 18 % de ceux impliqués dans les accidents mortels[3].

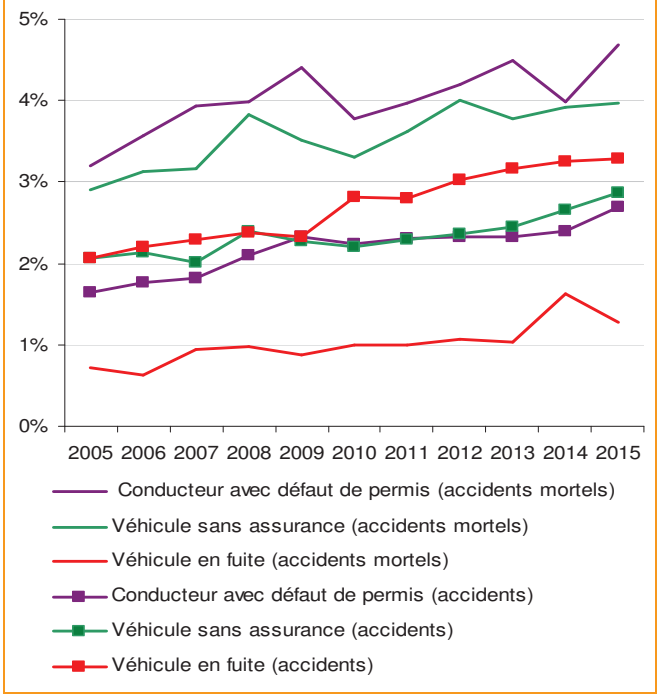
73 personnes ont été tuées en 2015 dans un accident impliquant un poids lourd ou un autocar immatriculé à l'étranger.

[1] Hors deux-roues motorisés (cf. *Les comptes des transports en 2015*, SOeS MEEM).
[2] *Les comptes des transports en 2015,* SOeS MEEM.
[3] Pour les accidents mortels, cette proportion est relativement fluctuante selon les années : elle était de 11 % en 2014, et de 16 % en 2013 et 2012.

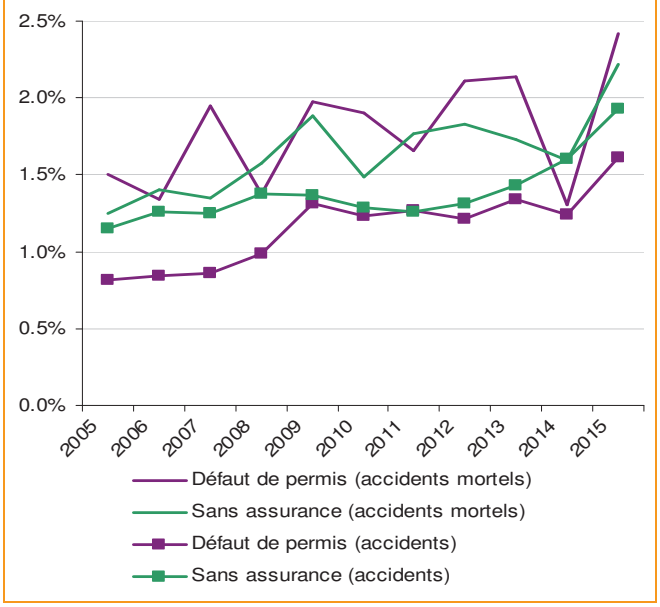
Accidents corporels avec conduite sans permis

2015	permis valide	invalide et suspendu	défaut de permis	total
Autres véhicules	402	10	38	450
Motocyclettes	12 978	78	606	13 662
Voiture de tourisme	56 530	310	996	57 836
véhicules utilitaires	5 083	33	75	5 191
Poids lourds	2 790	9	18	2 817
Transports en commun	939	2	1	942
Total	**78 722**	**442**	**1 734**	**80 898**

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 et sans assurance, impliqués non responsables, dans les accidents corporels et mortels



Conduite sans permis

En 2015, 4,7 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel et 2,7 % de ceux impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis valide. Ces proportions atteignent des pics en 2015 et ont augmenté respectivement de 2,5 et 0,8 points depuis 2000. Cela représente 214 accidents mortels, soit 7 % de l'ensemble des accidents mortels et 237 personnes tuées.

La proportion de conducteurs sans permis parmi les conducteurs impliqués dans les accidents est la plus élevée parmi les jeunes classes d'âge : elle est de 4,5 % chez les 18-24 ans et de 3,1 % chez les 25-44 ans, alors que chez les classes plus âgées elle ne dépasse pas 1,3 %

60 % des conducteurs sans permis valide conduisent un véhicule de tourisme et 31 % une motocyclette.

Parmi les conducteurs impliqués dans les accidents corporels et présumés non responsables, 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 valide de l'ordre de 38 millions, à estimer qu'environ 600 000 personnes conduiraient sans permis en France.

Véhicules sans assurance

Dans 6 % des accidents mortels et 4,5 % des accidents corporels, un véhicule n'a pas d'assurance. Cela représente 206 personnes tuées en 2015 dans un accident impliquant un véhicule non assuré.

La proportion de véhicules sans assurance parmi l'ensemble des véhicules motorisés impliqués dans les accidents s'élève à 2,9 %. Ce ratio est respectivement de 8,6 % pour les cyclomoteurs, 4,3 % pour les motocyclettes, 2,2 % pour les véhicules de tourisme et 0,3 % pour les PL et les transports en commun. La part des véhicules sans assurance impliqués dans un accident mortel atteint un pic en 2015 et a augmenté de 1,6 point depuis 2000.

Parmi les conducteurs impliqués dans les accidents corporels et présumés non responsables, la part de ceux sans assurance est de 1,9 %. Un principe de calcul analogue au défaut de permis conduit à estimer le nombre de conducteurs circulant sans assurance véhicule à plus de 700 000.

Délit de fuite

Un véhicule ou son conducteur est en fuite dans 2 % des accidents mortels et 5,5 % des accidents corporels. Cela représente 64 personnes tuées en 2015 dans un accident avec délit de fuite.

La part des accidents avec délit de fuite est plus élevée la nuit (7,5 %) que le jour (4,6 %). Les véhicules en fuite sont majoritairement des véhicules de tourisme (72 %).

PRO LASER III
INFRARED LIDAR SYSTEM

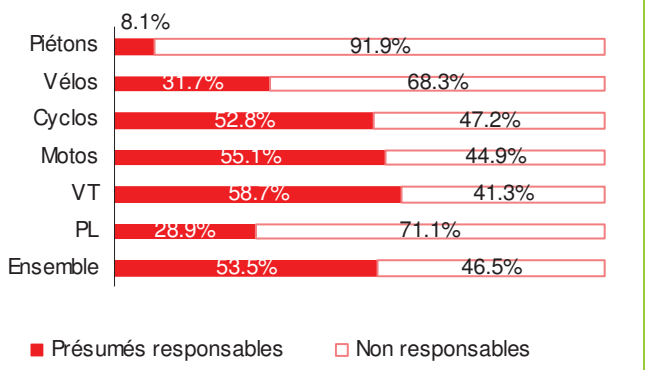
Facteurs Comportementaux

La responsabilité présumée	86
La vitesse	88
Le non-respect des règles de circulation	90
L'alcool	92
Les stupéfiants	94
Le défaut d'attention	96
La perte de vigilance	97
La protection individuelle : ceinture, casque,…	98
Comportements déclarés des conducteurs	100
Les infractions	102
Le permis à points	104
Les condamnations	106

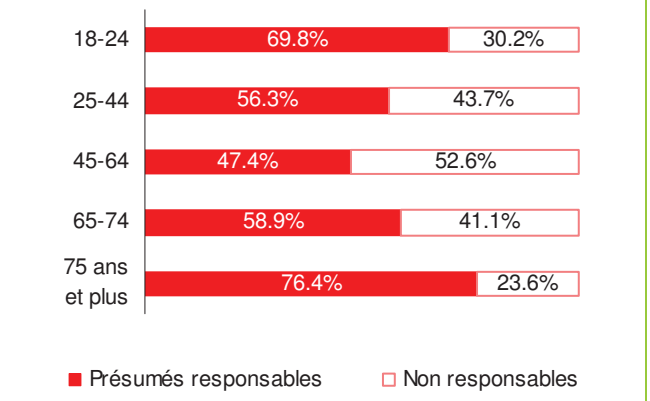
La responsabilité présumée

Près de 1 900 auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) sont décédés dans l'accident qu'ils ont causé (60 % des APAM). Parmi les 3461 personnes décédées en 2015, près de 45 % sont des victimes non présumées responsables.

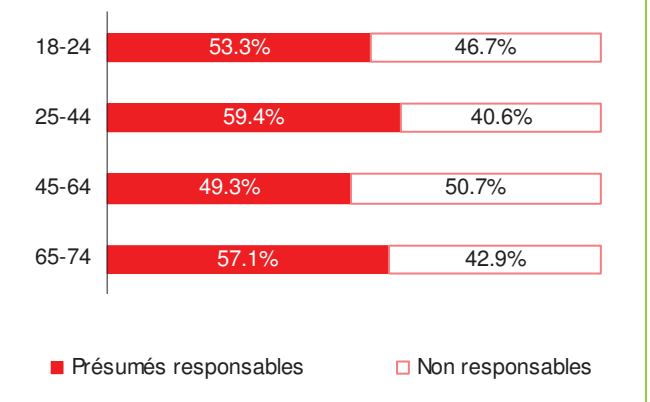
Part de la responsabilité présumée des conducteurs et piétons dans les accidents mortels les impliquant



Part de la responsabilité présumée des conducteurs de véhicule de tourisme dans leurs accidents mortels par classe d'âge



Part de la responsabilité présumée des motocyclistes dans leurs accidents mortels par classe d'âge



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 est rattachée à une ou plusieurs infractions affectées à l'usager impliqué. Elle permet d'approcher les profils des auteurs d'un accident en relation avec leur comportement sur la route. Dans 20 à 30 % des accidents aucune responsabilité immédiate 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, et souvent victimes : les piétons dans 8,1 % de leurs accidents mortels et les cyclistes dans 31,7 %. En revanche, les automobilistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes sont le plus souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués et dans des parts assez comparables (respectivement 58,7 %, 52,8 % et 55,1 %).

Conducteurs de véhicules de tourisme

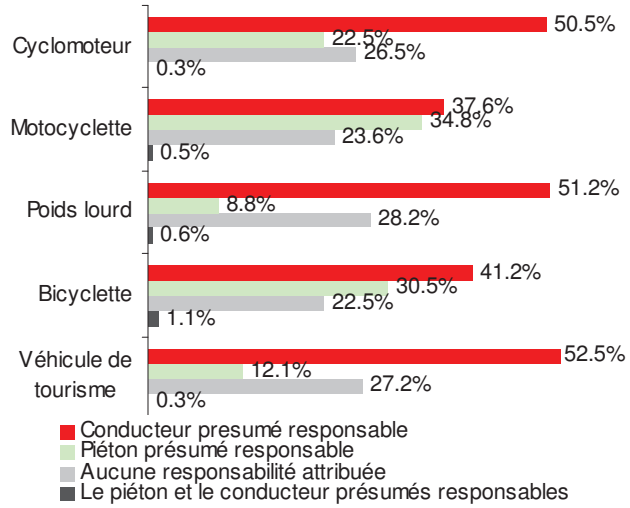
Les conducteurs de véhicules de tourisme âgés de 18 à 24 ans et ceux de 75 ans et plus sont plus souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués (avec des taux dépassant 70 %) que les autres usagers.

L'alcool prend une part importante dans la détermination des responsabilités présumées des 18-24 ans et des 25-44 ans. Cela concerne respectivement 22 % et 18 % des conducteurs présumés responsables de ces deux classes, contre moins de 5 % de ceux de 65 ans et plus.

Motocyclistes

Les conducteurs de 18 à 24 ans sont estimés responsables dans 42 % des accidents corporels où ils sont impliqués et 53 % des accidents mortels où ils sont impliqués.

Répartition des responsabilités présumées dans un accident corporel impliquant un véhicule et un piéton



Piétons

Contrairement aux accidents mortels, le piéton est loin d'être exempt de responsabilité dans les accidents corporels où il est impliqué, en particulier en cas de collision avec un deux roues, motorisé ou non. La responsabilité est même partagée dans le cas d'un choc avec un motocycliste.

Auteurs présumés d'accidents mortels[1]

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.

La vitesse excessive ou inadaptée est la première des causes principales identifiée dans au moins un accident mortel sur 4, l'alcool dans au moins un accident mortel sur 6, le refus de priorité dans au moins un accident mortel sur 7. Les jeunes de 18-24 ans sont les plus adeptes de la vitesse, puis viennent les 25-44 ans et les 15-17 ans. L'alcool est plus présent comme cause d'accident chez les 25-44 ans que chez les 18-24 ans.

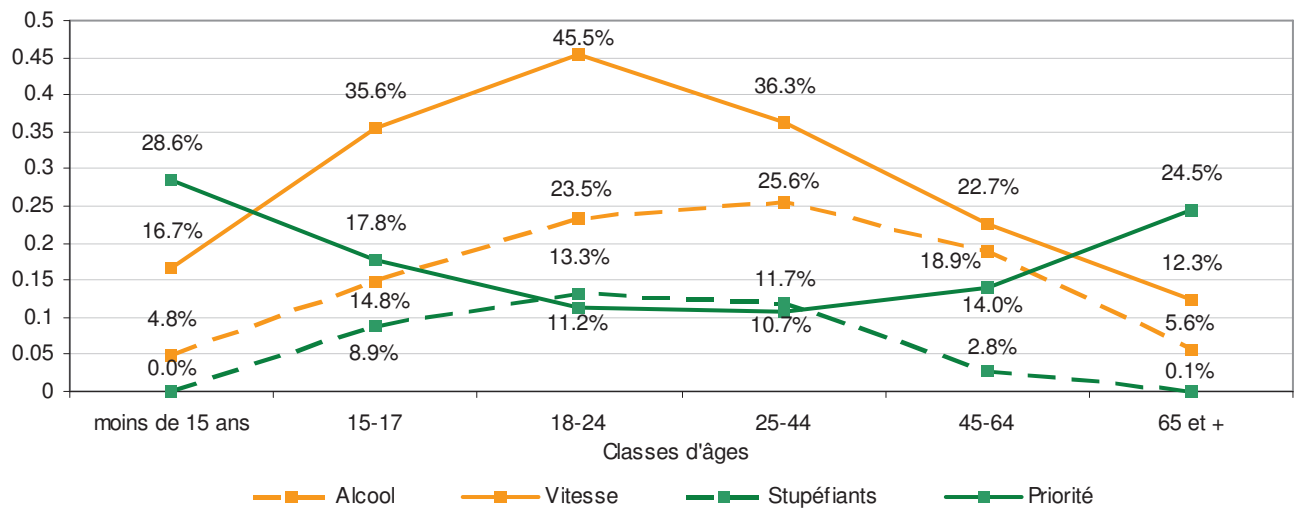
Le non-respect des priorités se trouve chez les plus jeunes (moins de 15 ans) et les plus âgés (plus de 65 ans). Les accidents liés aux stupéfiants concernent plutôt les 18-24 et 25-44 ans.

La vitesse et l'alcool sont des facteurs plutôt masculins (34 % de facteur vitesse chez les APAM hommes contre 22 % chez les femmes, 23 % de facteur alcool chez les hommes pour 10 % chez les femmes). A contrario, les priorités et l'inattention se retrouvent davantage chez les APAM femmes (resp. + 7 points et + 4 points). Un quart d'entre elles sont âgées de 65 ans ou plus, pour 15 % des hommes.

Profil de l'auteur présumé d'accident mortel, selon les forces de l'ordre en 2015

82,5 % des auteurs présumés sont des hommes, 36,3 % sont âgés entre 18 et 30 ans,
78,6 % habitent le département, 63,8 % circulent sur une route départementale, 66,8 % conduisent un véhicule de tourisme, 61,7 % se déplacent pour leurs loisirs.
L'auteur présumé a 12 points sur son permis de conduire dans 52,2 % des cas et pas d'antécédent judiciaire dans 61,1 % des cas. L'accident mortel peut concerner tout le monde.

Causes principales d'accidents mortels (en causes multiples) selon l'âge des auteurs présumés responsables sur 2013-2015



[1] *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan 2015* (ONISR).

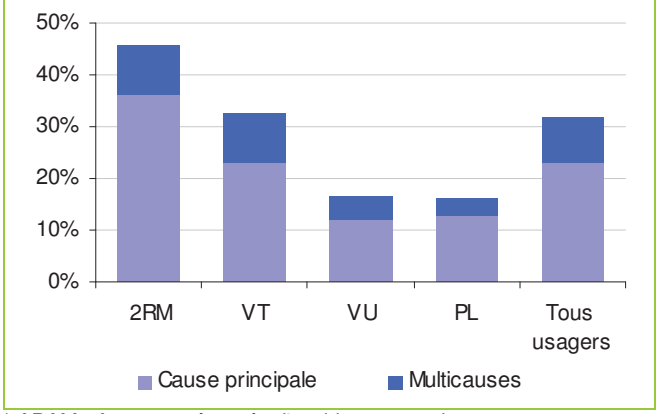
La vitesse

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

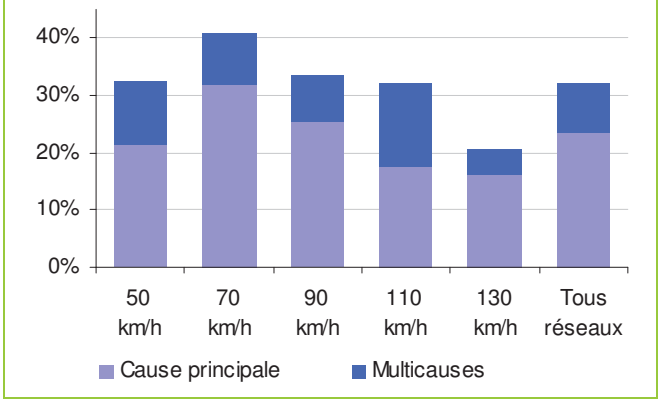
* Retrait du permis et convocation devant le tribunal.

Proportion des APAM* associés à la cause « Vitesse excessive ou inadaptée », selon la catégorie d'usager



* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

Proportion des APAM* associés à la cause « Vitesse excessive ou inadaptée », selon la vitesse maximale autorisée



* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

Vitesse maximale autorisée[1]

La vitesse maximale autorisée (VMA) en agglomération a été fixée à 60 km/h en 1954, puis 50 km/h en 1990. La VMA hors agglomération a été fixée en 1973-1974 à 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur route à chaussées séparées et à 90 km/h sur les autres routes. 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. De nombreuses municipalités ont utilisé cette faculté.

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. Les essais de choc réglementaires des véhicules sont réalisés à des vitesses ne dépassant pas 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.

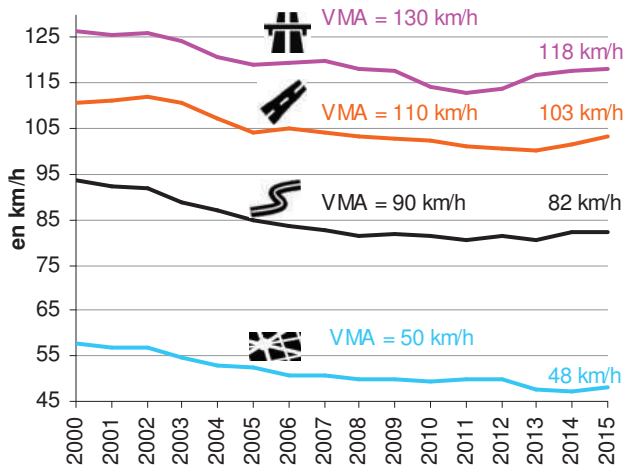
Les accidents mortels

Selon les informations relatives aux auteurs présumés d'accidents mortels renseignées par les forces de l'ordre[2], une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2015 dans 32 % des accidents. Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (46 %) et plus faible chez les conducteurs de véhicules utilitaires légers et de poids lourds (16 %).

Une analyse selon la VMA ne met pas en évidence de fortes disparités entre les réseaux, excepté pour les autoroutes limitées à 130 km/h où une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est identifiée pour 20 % des auteurs présumés, et pour les sections limitées à 70 km/h où cette proportion est de 41 %. Ce dernier chiffre reflète probablement la plus grande difficulté pour les conducteurs de percevoir la spécificité de ces sections et de prendre conscience des dangers associés.

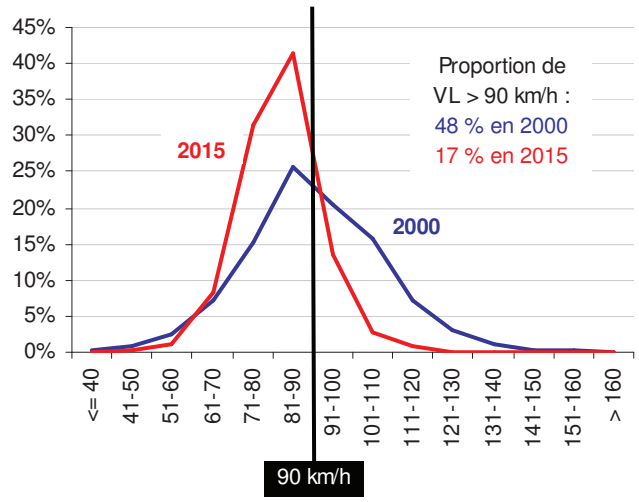
[1] Code de la route, articles R413-1 à R413-19.
[2] Fiche « La responsabilité présumée » et *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan 2015*, ONISR.

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme, par réseau



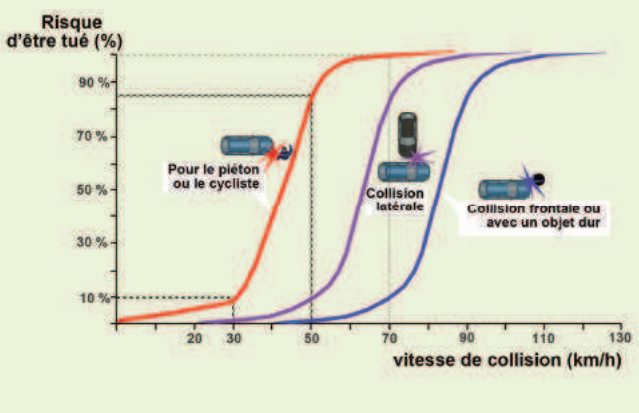
Source : Observatoire des vitesses, ONISR.

Distribution des vitesses VL de jour sur le réseau limité à 90 km/h



Source : Observatoire des vitesses ONISR.

Vitesse de collision et risque d'être tué



Vitesses moyennes pratiquées

La campagne 2015 de mesures de vitesses[1] met en évidence, sur les réseaux limités à 130 et 110 km/h, une augmentation globale de la vitesse moyenne des véhicules légers depuis quelques années (respectivement + 4 km/h et + 2 km/h par rapport à 2012). Sur les routes limitées à 90 km/h, cette vitesse se stabilise en 2015, après une légère remontée jusqu'à son niveau de 2008. Enfin, sur les routes en agglomération limitées à 50 km/h, on observe en 2015 une légère remontée, mais cette évolution intervient après une baisse significative en 2013 et 2014, d'environ 3 km/h par rapport au palier enregistré entre 2008 et 2012.

La proportion de conducteurs dépassant la VMA de plus de 20 km/h, qui était en 2000 de 11 à 15 % selon les réseaux, est maintenant inférieure à 1 %.

VMA, vitesses pratiquées et accidentalité

La baisse de la VMA entraîne, selon les actions de communication et de répression qui l'accompagnent, 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 entre 3 et 6 km/h[2].

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 observée 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 de cas, Elvik[3] a confirmé la pertinence du modèle et l'a précisé en distinguant 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 radars[4].

[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

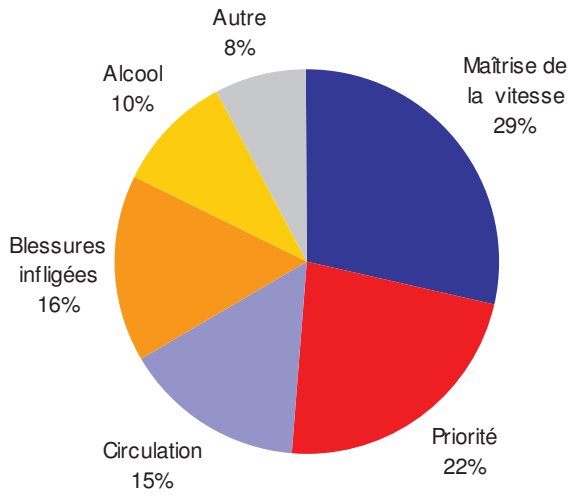
[2] Elvik R. & al., *Speed and road accidents: an evaluation of the Power Model*, TØI Report 740/2004, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2004, p94

[3] 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.

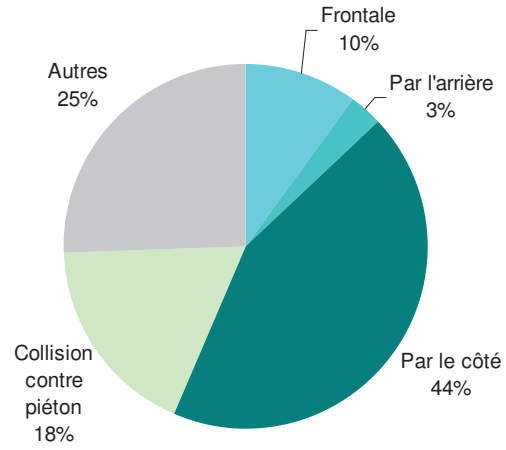
[4] Carnis L. et Blais E., *An assessment of the safety effects of the French speed camera program*, Accident Analysis and Prevention, n°51, 2013 p 301-309.

Le non-respect des règles de circulation

Répartition des infractions relevées dans le BAAC (parmi celles relevées plus de 100 fois)



Répartition des personnes tuées en intersection par type de collision



Source : SANEF

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.

En 2015, 24,3 millions d'infractions au code de la route ont été relevées dont :

- 13,62 millions pour des excès de vitesse,
- 0,87 million pour non respect des règles de priorité (- 3,4 % par rapport à 2014),
- 0,79 million pour le non respect des règles de conduite (- 12 % par rapport à 2014),
- 0.25 million pour alcoolémie.

Plus de 12,47 millions de points ont été retirés.

Les BAAC permettent de saisir jusqu'à 2 infractions constatées par usager. Pour autant, le champ « infraction » reste peu renseigné. Il comprend néanmoins 25 241 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.

Refus de priorité

Selon les forces de l'ordre[1], 12 % des accidents mortels (métropole et outre-mer) sont liés à des refus de priorité.

En 2015, 16 860 accidents corporels se sont produits en intersection : 475 personnes ont été tuées et 6 178 blessées hospitalisées, soit 14 % de la mortalité routière et 23 % des blessés hospitalisés.

13 % des accidents en intersection se sont déroulés hors agglomération, mais ils ont occasionné la moitié des décès en intersection (243 personnes). 73 % des blessés hospitalisés en intersection l'ont été en agglomération.

44 % des décès en intersection sont intervenus lors d'une collision latérale entre deux véhicules.

Piétons

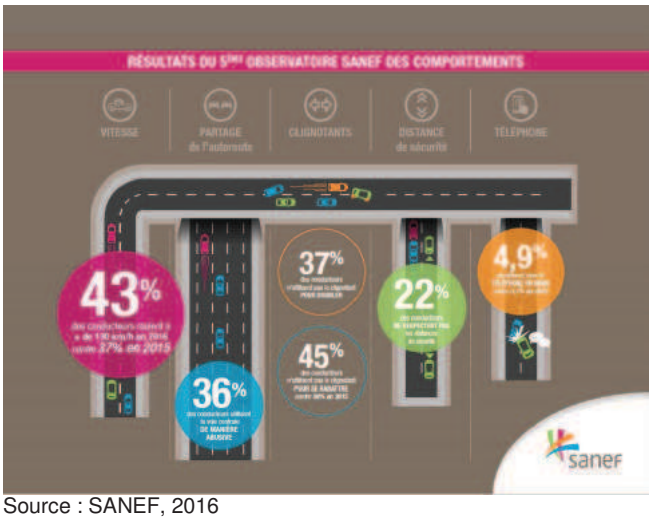
52 % des décès de piétons dont on connait la localisation sont intervenus sur chaussée hors d'un passage piéton. Parmi eux, 84 étaient à moins de 50 m d'un passage piéton (1 seul cas hors agglomération), et 132 étaient à plus de 50 m (dans les deux tiers des cas hors agglomération).

48 piétons ont été tués sur autoroute.

[1] *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2015*, ONISR, 2016.

Causes principales (multi-causes) des accidents mortels selon l'étude des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels 2015

Causes identifiées dans un accident mortel	France métropole
Vitesse	32%
Alcool	21%
Priorité	13%
Autre cause	12%
Stupéfiants	9%
Cause indéterminée	9%
Inattention	7%
Dépassement dangereux	4%
Malaise	3%
Somnolence / Fatigue	3%
Contresens	2%
Changement de file	2%
Obstacle	2%
Facteurs liés au véhicule	1%
Téléphone	1%
Non respect distance de sécurité	1%
Total	**122%**



Source : SANEF, 2016

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 5 % des décès (179 personnes tuées). Les manœuvres de déport (à droite ou à gauche) concernent 10 % des accidents, occasionnant 28 % des décès (956 personnes).

Sur autoroute, l'observatoire des comportements 2015 de la SANEF relève qu'1 conducteur sur 3 reste sur la voie du milieu alors qu'il peut se rabattre ; la nuit, c'est 1 conducteur sur 2. Ceci peut induire des manœuvres dangereuses de dépassement par la droite. 1 conducteur sur 3 n'utilise pas le clignotant pour annoncer son intention de dépasser. Enfin, 3 sur 5 ne le mettent pas en se rabattant.

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. 9 800 infractions pour « dépassement de véhicule par la droite », 14 000 pour « dépassement malgré une interdiction préalable » (dangereux quel que soit le réseau, en particulier pour les deux-roues motorisés et les vélos) et 3 200 infractions pour « dépassement de véhicule sans avertissement préalable nécessaire du conducteur dépassé » ont été établies en 2015.

Distances de sécurité – 2 secondes

18 300 infractions pour « conduite d'un véhicule sans laisser une distance de sécurité avec le véhicule qui précède » ont été relevées en 2015.

D'après l'observatoire de la SANEF, 1 conducteur sur 4 ne respecte par les distances de sécurité.

Contresens

106 accidents, dont 28 mortels, sont dus en 2015 à un véhicule circulant à contresens sur une autoroute ou une route à chaussées séparées. Ils ont occasionné 32 personnes tuées.

33 800 infractions (retrait de 4 points) pour « circulation en sens interdit » ont été relevées en 2015 sur l'ensemble des réseaux.

Zones de travaux

D'après l'observatoire de la SANEF, 75 % des automobilistes sont en excès de vitesse dans les zones de travaux. Alors qu'on dénombrait 101 accidents sur le réseau autoroutier concédé en 2013 et 2014, on en compte 121 en 2015 ; la moitié de ces accidents survient lorsque les agents posent des balisages et sont exposés à la circulation.

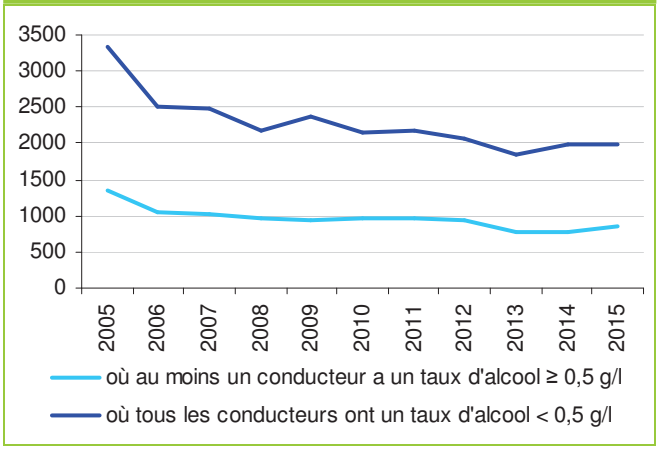
Afin de renforcer la sécurité des usagers et des opérateurs sur les zones de travaux, des radars « autonome » facilement déplaçables sont désormais positionnés.

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).

Nombre de personnes tuées dans un accident avec un conducteur alcoolisé		866
Nombre de blessés hospitalisés dans un accident avec un conducteur alcoolisé		3 296
Nombre de conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident		4 637
Nombre d'accidents corporels avec un conducteur alcoolisé		4 594
Parmi les accidents avec un conducteur alcoolisé, nombre de blessés hospitalisés pour une personne tuée		4
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé entre…	2014 et 2015	+11,2 %
	2010 et 2015	-2,1 %
	2005 et 2010	-6,6 %

Évolution du nombre de personnes tuées par an dans un accident



Nombre de personnes tuées dans les accidents…

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
où au moins un conducteur a un taux d'alcool ≥ 0,5 g/l	963	964	925	762	779	866
où tous les conducteurs ont un taux d'alcool < 0,5 g/l	2 160	2 168	2 064	1 854	1 974	1 971
au taux d'alcool connu	3 123	3 132	2 989	2 616	2 753	2 837
Ensemble de la mortalité	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461

Part de la mortalité dans les accidents avec un conducteur au taux ≥ 0,5 g/…

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
dans les accidents au taux d'alcool connu	30.8%	30.8%	30.9%	29.1%	28.3%	30.5%
dans l'ensemble des accidents mortels	24.1%	24.3%	25.3%	23.3%	23.0%	25.0%

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 77 % des accidents corporels et 82 % des accidents mortels (part stable depuis 2010).

En 2015, 866 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé[1] (+ 11,2 %). Elles représentent 31 % des personnes tuées dans les accidents dont l'alcoolémie est connue. 69 % des personnes tuées dans ces accidents sont les conducteurs alcoolisés eux-mêmes. 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 un conducteur alcoolisé a baissé plus lentement (- 29 %) que le nombre de personnes tuées dans un accident n'impliquant aucun conducteur alcoolisé (- 35 %).

De 2010 à 2015, cette baisse n'est que de - 10 %. Elle est équivalente à celle observée dans les accidents sans conducteur alcoolisé.

En 2015, 4 594 accidents corporels impliquent un conducteur alcoolisé, soit 8 % 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 11 pour les accidents sans alcool et de 26 pour les accidents avec un conducteur alcoolisé.

Estimation du risque

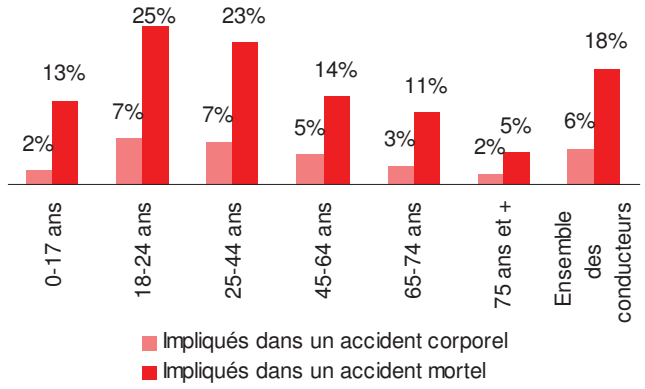
L'étude SAM[2] rapporte que le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 en moyenne chez les conducteurs alcoolisés. Le risque d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 3 pour un taux de 0,5 g/l de sang, par 8 pour 1 g/l, et par 32 pour 1,6 g/l[3].

[1] Compte tenu de l'information manquante dans 18 % des accidents, mortels, une estimation simple porterait ce chiffre à 1056 personnes tuées en 2015 dans un accident avec un conducteur au taux d'alcoolémie illégale - contre 958 en 2014.

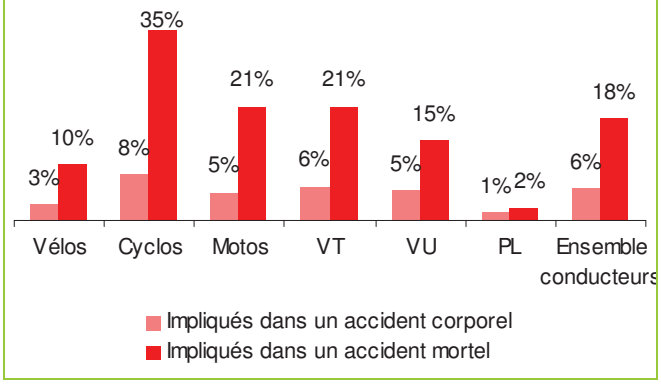
[2] *Etude SAM : Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière*, convention 2004, OFDT/CEESAR, septembre 2005.

[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.

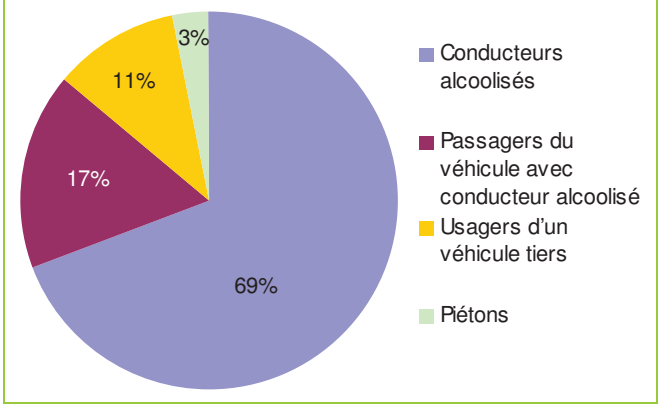
Proportion de conducteurs alcoolisés au sein de chaque tranche d'âge



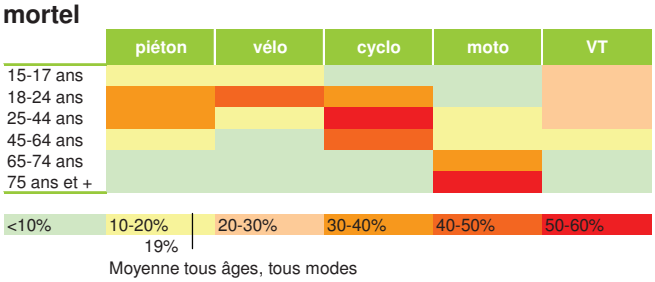
Proportion de conducteurs alcoolisés au sein de chaque catégorie d'usagers



Répartition des personnes tuées dans les accidents avec un conducteur alcoolisé



Part des conducteurs/piétons alcoolisés parmi ceux de leur classe d'âge impliqués dans un accident mortel



Conducteurs alcoolisés

En 2015, 18 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels ont une alcoolémie illégale. L'alcool au volant concerne toutes les générations et particulièrement les 18-24 ans et les 25-44 ans. L'impact de la réduction de la limite autorisée pour les titulaires d'un permis probatoire n'a pas encore été évaluée (abaissement à 0,2 g/l au 1er juillet 2015).

92 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont des hommes.

55 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents corporels et 62 % 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 63 % de ceux impliqués dans un accident mortel. En 2015, 63 piétons tués présentent un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l. Pour 37 d'entre eux, il est supérieur à 2 g/l.

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 40 % des accidents mortels du lundi au vendredi et dans 63 % des accidents mortels le week-end. Deux tiers des accidents mortels avec alcool se produisent la nuit (contre 31 % pour les accidents sans alcool). Les week-ends regroupent la moitié des accidents mortels avec alcool (de jour comme de nuit), et les deux tiers des accidents mortels impliquant un conducteur de véhicule de tourisme alcoolisé âgé de 18 à 24 ans.

La fréquence horaire des accidents mortels avec alcool (nombre moyen d'accidents par heure) est deux fois plus élevée entre 18 h et 4 h que pendant le reste de la journée. Le week-end, le pic des accidents est décalé de 23 h à 8 h, également avec une fréquence horaire double du reste de la journée.

Pour les conducteurs de cyclomoteurs, le pic s'établit entre 19 h et minuit alors que pour les conducteurs de motos, il est plutôt de 17 h à 20 h.

Autres thèmes

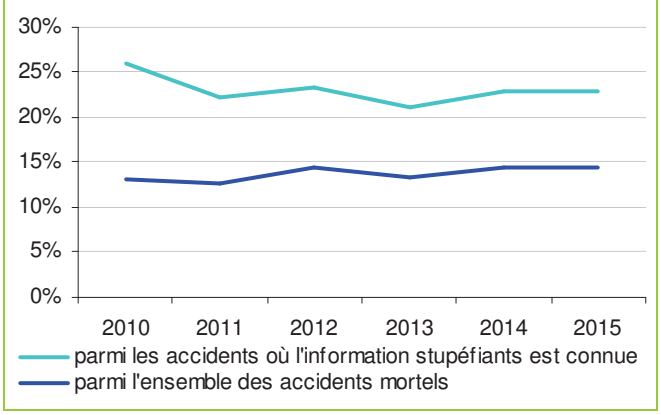
Deux accidents mortels avec alcool sur trois surviennent à la suite d'une perte de contrôle, généralement sur une route secondaire hors agglomération, en présence ou non d'une difficulté de conduite. Le véhicule termine alors sa course contre un obstacle.

Les lieux d'alcoolisation précédant un accident mortel sont majoritairement le domicile ou chez des amis, à un degré moindre les bars et cafés, et plus rarement les discothèques.

Les stupéfiants

Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants		501
Blessés hospitalisés dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants		1 623
Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants impliqués dans un accident		1 968
Accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants		1 936
Parmi les accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants, nombre de blessés hospitalisés pour une personne tuée		3
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants entre…	2014 et 2015	+1,8%
	2010 et 2015	-0,8%

Evolution de la proportion de personnes tuées dans un accident avec stupéfiants



Nombre de personnes tuées dans les accidents…

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
où au moins un conducteur a été testé positif aux stupéfiants	522	499	531	436	492	501
où tous les conducteurs ont été testés négatifs	1 494	1 739	1 754	1 640	1 655	1 694
où l'information stupéfiants est connue	2 016	2 238	2 285	2 076	2 147	2 195
Ensemble de la mortalité	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461

Part de la mortalité dans les accidents avec un conducteur testé positif aux stupéfiants...

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
parmi les accidents où l'information stupéfiants est connue	25.9%	22.3%	23.2%	21.0%	22.9%	22.8%
parmi l'ensemble des accidents mortels	13.1%	12.6%	14.5%	13.3%	14.5%	14.5%

Le résultat de tests stupéfiants n'est pas renseigné dans le fichier BAAC pour l'intégralité des conducteurs impliqués dans les accidents. On distingue par conséquent :

- les accidents où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif;
- les accidents 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 conducteur non contrôlé ou au résultat de test non connu.

L'information n'est renseignée que pour 29 % des accidents non mortels. C'est pourquoi elle n'est pas exploitée ici. Pour les accidents mortels, cette proportion s'élève à 64 % en 2015 (contre 50 % en 2010). Tous les pourcentages sont donc calculés sur ce sous-ensemble.

En 2015, 501 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur présentant un test positif à au moins un stupéfiant. **Elles représentent 23 % des personnes tuées**[1] dans les accidents mortels au résultat de test connu.

Entre 2010 et 2015, 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 %.

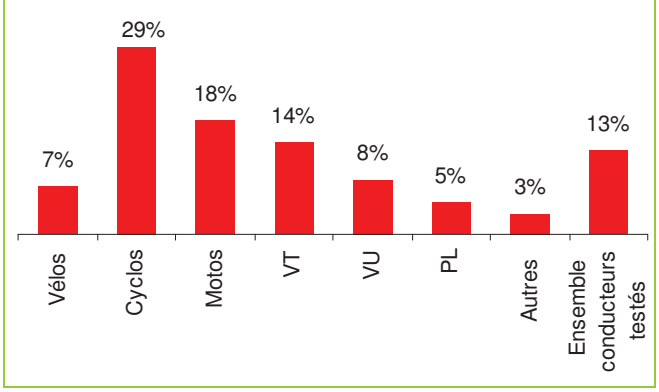
Conducteurs alcoolisés et positifs pour au moins un produit stupéfiant

Parmi les 463 **conducteurs positifs aux stupéfiants** impliqués dans un accident mortel en 2015, **la moitié** (242) présente également **un taux illégal d'alcool**. Une proportion similaire est également constatée dans les accidents corporels. Dans les accidents mortels, la proportion de conducteurs alcoolisés parmi ceux positifs aux stupéfiants monte à 58 % pour les conducteurs âgés de 25 à 44 ans et à 59 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme quel que soit l'âge.

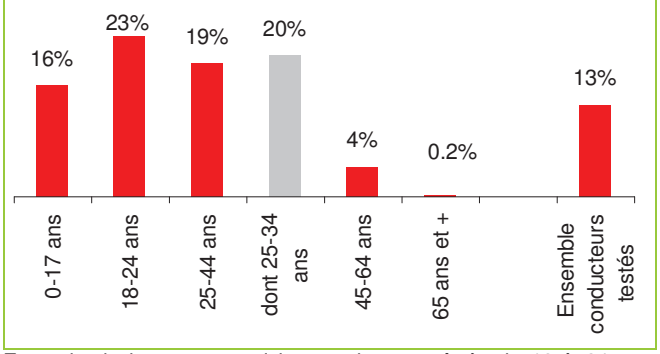
Parmi les 660 conducteurs au taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l (et dont le résultat du test aux stupéfiants est connu) impliqués dans les accidents mortels, 37 % sont également positifs à au moins un stupéfiant.

[1] Compte tenu de l'information manquante dans 36 % des accidents mortels, une extrapolation simple porterait à 790 personnes tuées en 2015 avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants - contre 775 en 2014.

Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par catégorie d'usagers (accidents mortels)



Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par classe d'âge (accidents mortels)



Exemple de lecture : parmi les conducteurs âgés de 18 à 24 ans impliqué dans un accident mortel et testés, 23% sont positifs à au moins un stupéfiant.

Proportion d'accidents avec stupéfiants parmi les accidents mortels renseignés, selon la période de la semaine et de la journée

	Jours ouvrés	Week-end	Ensemble
Jour	14%	18%	**15%**
Nuit	27%	36%	**31%**
Ensemble	**20%**	**27%**	**22%**

Exemple de lecture : le week-end, la nuit, dans 36 % des accidents mortels, au moins un conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants.

Conducteurs positifs pour au moins un produit stupéfiant

Dans les accidents mortels, 13 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants. Cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 29 % chez les cyclomotoristes, 18 % chez les motocyclistes et 14 % chez les automobilistes.

Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :
- à 67 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 16 % des conducteurs de moto,
- à 94 % des hommes,
- à 32 % âgés de 18 à 24 ans, 37 % de 25 à 34 ans, et 20 % de 35 à 44 ans.

Parmi les 18-24 ans, 23 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion baisse légèrement à 19 % pour les 25-44 ans puis fortement à 4 % pour les 45-64 ans.

Une étude[1] sur les accidents mortels de 2011 où l'information sur les stupéfiants était présente a montré que sur les 12 % d'usagers contrôlés positifs, 80 % l'étaient au cannabis, généralement seul. La moitié des usagers contrôlés positifs aux stupéfiants avait entre 20 et 29 ans.

Piétons positifs pour au moins un produit stupéfiant

Le test aux stupéfiants des piétons est renseigné pour 43 % des piétons tués (199 personnes sur 468).

En 2015, 25 piétons tués sur les 199 contrôlés sont positifs aux stupéfiants. 16 de ces piétons tués sont âgés de 18 à 34 ans.

La nuit et le jour et type de jour

La nuit, les stupéfiants sont deux fois plus souvent présents dans les accidents mortels : ils sont présents dans 31 % des accidents mortels de nuit contre 15 % des accidents mortels de jour.

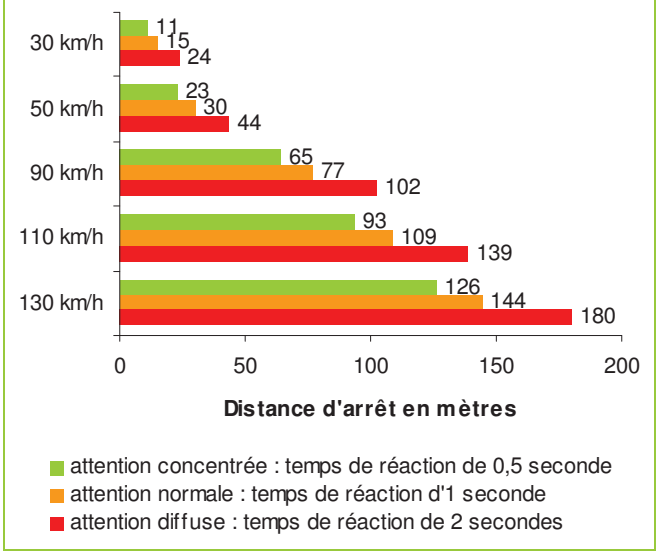
Les stupéfiants sont également plus souvent présents dans les accidents mortels le week-end que les jours ouvrés.

En définitive, dans un accident mortel sur trois le week-end la nuit, au moins un conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants.

[1] Analyses réalisées par le Cerema sur la base de données VOIESUR.

Le défaut d'attention

Distance d'arrêt d'un véhicule de tourisme par temps sec selon la vitesse et le niveau d'attention du conducteur



Source : DSCR. L'application MODE CONDUITE est téléchargeable sur smartphone pour gérer les appels et SMS pendant la conduite

Source : DSCR

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. Il existe plusieurs types de distracteurs (visuels, manuels, cognitifs ou auditifs) provenant de sources internes ou externes. En particulier, le « mind wandering » (le fait d'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 connus[1]. En France, le facteur « attention perturbée » est relevé comme facteur d'occurrence à hauteur de 7 % des personnes tuées, soit 246 personnes.

Téléphoner en conduisant

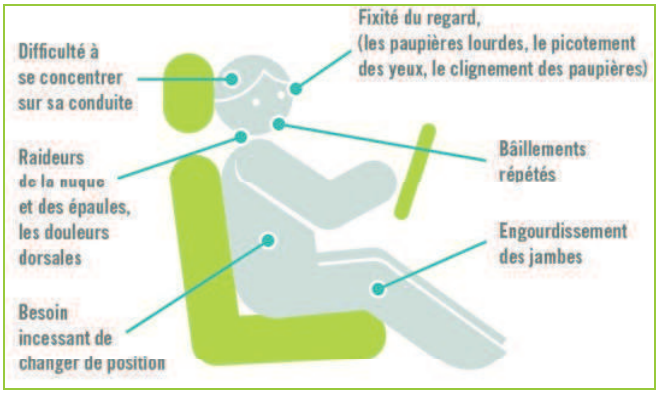
Téléphoner avec ou sans kit mains libres entre en concurrence avec les activités de conduite, perturbe les capacités attentionnelles et dégrade les performances de conduite. Or, selon les données recueillies par l'OMS, on recense entre 21 % (Royaume-Uni) et 69 % (USA) de personnes ayant parlé au téléphone en conduisant au moins une fois dans les 30 derniers jours précédant l'enquête.

Selon l'expertise collective IFSTTAR-INSERM[2], une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel et près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. 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. Ces constats restent difficiles à conforter sur la base des enquêtes réalisées par les forces de l'ordre.

Si le téléphone au volant est devenu une préoccupation grandissante en termes d'insécurité routière, ses nouvelles fonctionnalités ainsi que les diverses possibilités de communication reçue dans le véhicule créent de nouveaux risques (GPS, SMS, vidéo, etc.).

[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] IFSTTAR-INSERM : *Téléphone et sécurité routière, expertise collective*, avril 2011.

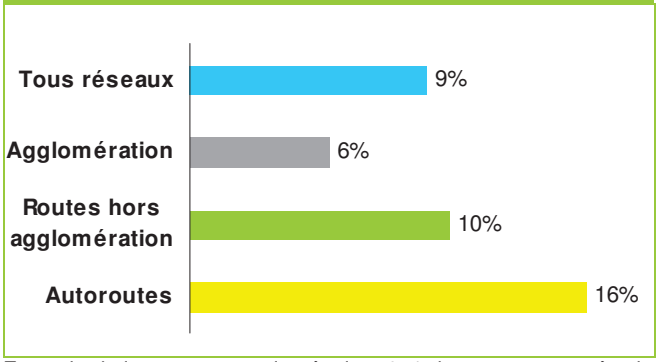
La perte de vigilance



Part des conducteurs de VT 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	2	-
18-24 ans	22	287	8%
25-44 ans	23	439	5%
45-64 ans	37	250	15%
65-74 ans	41	149	28%
75 et + ans	50	184	27%
Ensemble	**173**	**1311**	**13%**

Proportion de personnes tuées dans un accident avec facteur « malaise-fatigue » chez au moins un conducteur impliqué, selon le milieu



Exemple de lecture : en agglomération, 6 % des personnes tuées le sont dans un accident où le facteur « malaise-fatigue » est mis en évidence chez un conducteur au moins.

La vigilance correspond à un état de veille ; il ne s'agit pas ici des distracteurs tels que le téléphone par exemple. La complexité de la conduite demande au conducteur un niveau optimal de vigilance. Les facteurs de dégradation de la vigilance peuvent être **liés à l'individu**, en premier lieu à la qualité chronique de son sommeil. Des **facteurs circonstanciels** dégradent aussi la qualité de la vigilance : la fatigue, liée au temps ou à la complexité de la conduite, la consommation de psychotropes tels l'alcool, les médicaments ou les drogues, ou encore le caractère monotone du trajet.

Selon une étude[1] 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 subissent **une perte de contrôle** (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**.

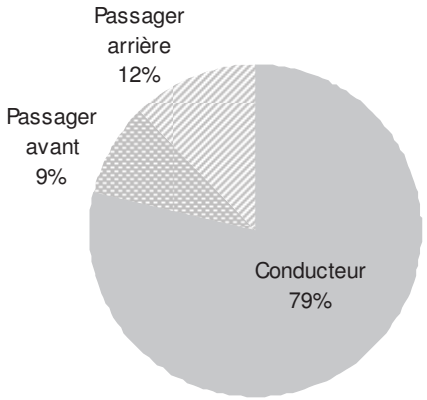
La **somnolence** est un assoupissement intermédiaire entre le sommeil et l'état de veille, qui se traduit le plus souvent par une envie impérieuse de dormir. Elle peut avoir pour origine **le déficit de sommeil**, une accumulation de fatigue, l'absorption d'alcool, de médicaments ou de stupéfiants. Il peut aussi s'agir d'un **état maladif** comme la narcolepsie, les apnées du sommeil, la dépression ou une insuffisance cardiaque. Les **malaises** peuvent avoir pour origine une condition médicale : congestion cérébrale, épilepsie, malaise cardiaque. Le facteur « malaise - fatigue » du fichier BAAC est plus souvent présent après 45 ans, il atteint 28 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués âgés de 65 à 74 ans et 27 % des 75 ans et plus.

Le facteur « malaise - fatigue » est présent dans 9 % de la mortalité routière en 2015, soit 327 personnes tuées (16 % sur autoroute et 10 % sur route hors agglomération). Les causes principales d'accidents relevées chez les auteurs présumés d'accidents mortels positionnent globalement somnolence et malaise à part égale, le malaise étant légèrement plus présent chez les auteurs masculins. Les gestionnaires d'autoroutes concédées[2] estiment que dans presque un accident mortel sur quatre (24 %) en 2015, l'un des conducteurs était victime de « somnolence » ou « fatigue ».

[1] VAN ESLANDE, 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] Analyse des accidents mortels sur autoroute concédée, année 2015, ASFA, 2016.

La protection individuelle : la ceinture et le casque

Répartition des 381 personnes tuées non ceinturées selon la place dans le véhicule



Nombre de personnes tuées non ceinturées, selon la catégorie de véhicules

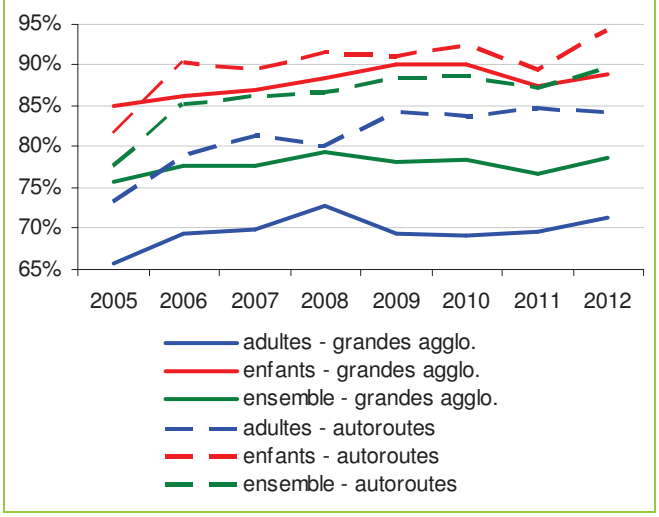
	2015	Total 2010-2015		
	VT	PL	VU	Autocar
Conducteurs non ceinturés	255	77	176	0
Passagers non ceinturés	70	8	53	4
dont pass. Avant	30	-	26	-
dont pass. Arrière	40	-	27	-
Total non ceinturés	**325**	**85**	**229**	**4**

Taux de non ceinturés parmi les usagers tués (information connue), selon la catégorie de véhicules

	2015	Total 2010-2015		
	VT	PL	VU	Autocar
Conducteurs	22%	31%	31%	n.s.
Passagers	17%	n.s.	35%	n.s.
dont pass. Avant	11%	-	27%	-
dont pass. Arrière	28%	-	48%	-
Tous usagers	**21%**	**31%**	**32%**	**n.s.**

n.s. : non significatif

Évolution du taux de port de la ceinture aux places arrière des véhicules de tourisme, par type de réseau



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 4ème 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. 171 507 infractions ont été relevées en 2015[1].

Défaut de port de la ceinture

Le port de la ceinture reste un enjeu important. En 2015, 381 personnes tuées dans des véhicules de tourisme, véhicules utilitaires, poids lourds ou autocars sont enregistrées dans le fichier BAAC comme ne portant pas la ceinture : 299 conducteurs, 35 passagers avant et 47 passagers arrière. Cela représente 22 % des personnes tuées dont le port ou non de la ceinture est renseigné. Ce taux est de 21 % pour les véhicules de tourisme en 2015 et dépasse 30 % pour les véhicules utilitaires et les poids lourds sur la période 2010-2015[2]. Le défaut de port de la ceinture est particulièrement élevé :

- parmi les occupants de véhicules dont le conducteur est alcoolisé : 43 % des personnes tuées dont le port de la ceinture est renseigné ne portaient pas de ceinture ;
- dans les accidents de nuit : 31 % des personnes tuées de nuit dont le port de la ceinture est renseigné ne portaient pas de ceinture.

Les observations[3] de véhicules de tourisme de jour en circulation montrent que la ceinture aux places avant est portée plus souvent hors agglomération (plus de 98 %) qu'en agglomération (95 %). Aux places arrière, le taux de port est plus fort sur autoroute (90 %) qu'en agglomération (79 %). Depuis 2005, il a plus progressé sur autoroute qu'en agglomération. Le taux de port des adultes est très nettement inférieur à celui des enfants. 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 vie 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 2015*, ONISR, 2016.
[2] Cumul sur la période 2010-2015 : le nombre de personnes tuées dans ces véhicules est trop faible annuellement.
[3] *L'évolution du comportement des conducteurs : 2012 et années précédentes (hors vitesse) – Note de synthèse*, ONISR, 2014.

Non-port du casque dans la mortalité routière pour les motocyclistes et les cyclomotoristes

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de motocyclistes tués non casqués	14	16	20	24	18	24
Taux de non-port du casque parmi les motocyclistes tués (cas connus)	**2.1%**	**2.2%**	**3.1%**	**3.9%**	**3.0%**	**4.0%**
Nombre de cyclomotoristes tués non casqués	28	21	25	19	18	14
Taux de non-port du casque parmi les cyclomotoristes tués (cas connus)	**12%**	**11%**	**16%**	**13%**	**12%**	**10%**

Les équipements pour les deux-roues motorisés

Le port du casque homologué est obligatoire depuis 1961 hors agglomération pour les conducteurs de motos, et depuis 1973 sur tous les réseaux pour tous les motocyclistes. Il est obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs depuis 1976 hors agglomération, depuis 1984 sur tous réseaux, et depuis 1994 pour tous les cyclomotoristes. Les usagers de deux-roues motorisés doivent détenir un gilet de sécurité (haute visibilité) depuis le 1er janvier 2016 en cas d'arrêt d'urgence.

Le CISR du 2 octobre 2015, a décidé de rendre obligatoire le port de gants homologués (en attente du décret d'application).

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 déjà obligatoires lors du passage du permis A, A1 et A2 depuis janvier 2013.

Casque pour les cyclistes

Le casque pour les cyclistes n'est pas obligatoire mais se porte de plus en plus surtout pour les loisirs. Il sera prochainement rendu obligatoire pour les moins de 12 ans (mesure CISR d'octobre 2015). Des études de l'IFSTTAR confirment l'effet protecteur du casque. Il est estimé que le risque de blessures sérieuses (M.AIS 3+) à la tête serait diminué de 66 % chez les cyclistes blessés en ville, et de 97 % chez les cyclistes blessés hors ville. Le risque de blessures au visage serait diminué de 28 %.

D'après l'IRTAD (rapport 2013), qui regroupe les statistiques des pays de l'OCDE, la mortalité cycliste entre 1990 et 2011 a baissé de - 45 % dans les pays n'ayant aucune réglementation sur le port du casque cycliste, contre - 53 % dans les pays ayant commencé à le rendre obligatoire pour certains usagers (enfants) ou certaines circonstances (en urbain, ou en rural).

Défaut de port du casque en 2RM

En 2015, 383 accidents corporels (37 mortels) impliquent une victime 2RM non casquée. Ces 383 accidents se produisent de nuit dans 35 % des cas (29 % pour l'ensemble des accidents impliquant un 2RM), pour 38 % le week-end, une veille de fête ou un jour de fête (27 % pour l'ensemble des accidents de 2RM). 8 % des usagers 2RM dont le conducteur est alcoolisé ne portent pas de casque contre 2 % pour l'ensemble des 2RM. Des dispositions législatives permettront prochainement de faciliter le relevé de ces infractions sans interception.

Motocyclistes

L'obligation du port du casque a été introduite progressivement de 1961 à 1973. L'infraction pour non port du casque entraîne dès 1994 le retrait d'un point de permis, puis trois points à partir de 2002. 47 833 infractions[1] ont été relevées en 2015.

En 2015, 24 motocyclistes non casqués ont été tués (dont 1 passager), soit 4 % de la mortalité motocycliste (parmi ceux dont le port du casque est connu). Depuis 2000, ce taux oscille entre 2 % et 5 %. Les observations réalisées en circulation de jour[2] relèvent un taux de port du casque proche de 100 % les jours ouvrés, mais de l'ordre de 90 % le week-end hors agglomération.

Cyclomotoristes

Les obligations relatives au port du casque ont été progressivement introduites de 1976 à 1994.

En 2015, 14 cyclomotoristes tués (dont 3 passagers) ne portaient pas de casque, soit 10 % de la mortalité cyclomotoriste (avec port du casque connu). Cette part oscille entre 10 % et 20 % depuis 2000.

Vêtements – protection et visibilité

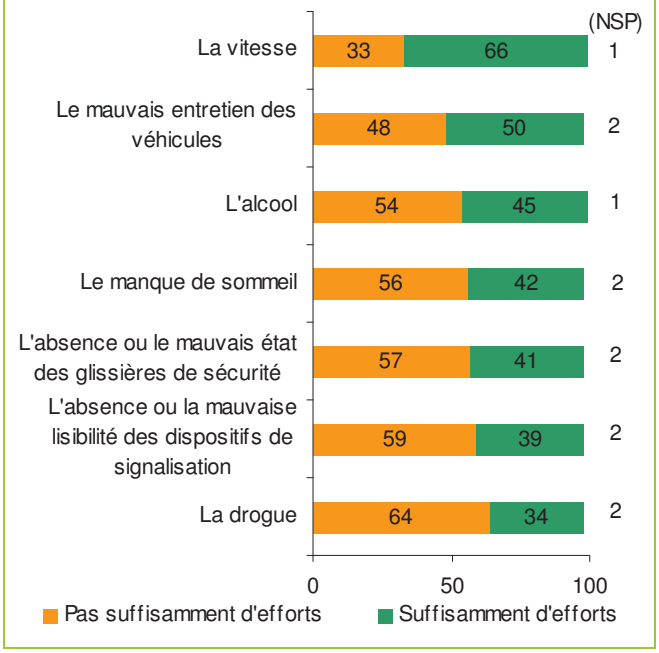
En cas de chute à faible vitesse, des équipements de protection individuelle renforcés aux articulations, gants et bottes réduiront les blessures superficielles et brûlures. L'airbag motocycliste, filaire ou radio commandé assurera quant à lui une protection équivalente à celle du casque, sur l'ensemble des parties vitales tronc/thorax/abdomen.

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). Le gilet haute visibilité est obligatoire pour les cyclistes hors agglomération de nuit ou lorsque la visibilité est réduite et, pour les usagers motorisés, lorsqu'en cas d'urgence ils doivent descendre de leur véhicule (décret du 15 mai 2015, mis en application le 1er janvier 2016).

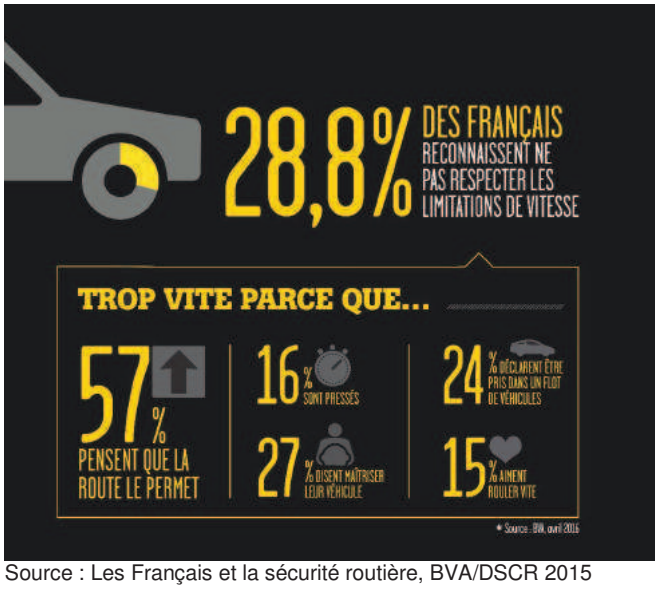
[1] *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2015*, ONISR, 2016.
[2] *L'évolution du comportement des conducteurs : 2012 et années précédentes (hors vitesse) – Note de synthèse*, ONISR, 2014.

Les comportements déclarés des conducteurs

Sentiment des Français sur l'implication des pouvoirs publics dans la lutte contre certains facteurs de l'insécurité routière (en %)



Source : Les Français et la sécurité routière, Opinionway/SER (Syndicat des Equipements de la Route), Sept 2015



Source : Les Français et la sécurité routière, BVA/DSCR 2015

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.

Action des pouvoirs publics

Selon un sondage Opinionway/sept 2015, les Français estiment que l'action des pouvoirs publics concernant la vitesse est plutôt suffisante (66 %), alors qu'ils sont 54 % à la juger insuffisante sur l'alcool.

Selon le baromètre BVA-DSCR/avril 2016, les mesures du CISR vers les deux roues sont plutôt bien accueillies : 86 % d'opinions favorables pour le port du casque à vélo par les enfants, 81 % pour l'accès progressif à la puissance des motards de plus de 25 ans (74 % chez les motards), 71 % pour le port des gants homologués (74 % chez les motards).

76 % des interviewés se souviennent avoir été exposés à des campagnes organisées par les pouvoirs publics, un taux qui monte à 90 % chez les 2RM, cible privilégiée en 2015. 54 % des répondants indiquent que ces campagnes les ont incités à adopter un nouveau comportement vis-à-vis des autres usagers de la route, 50 % vis-à-vis du code de la route.

Alcool

Selon ce même baromètre, la conduite en état d'ivresse est la première cause de risque perçue par les Français (63 %). 95 % des conducteurs déclarent faire attention à ne pas abuser des boissons alcoolisées avant de prendre le volant, même si 69 % déclarent le faire systématiquement. 3 personnes sur 4 déclarent intervenir s'ils constatent qu'une personne ayant trop bu s'apprête à reprendre son véhicule.

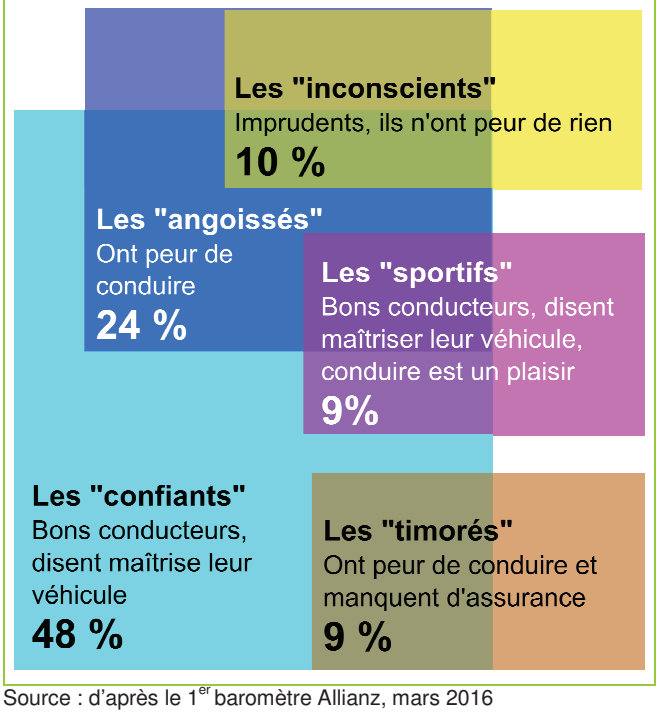
Vitesse et inter-distances

Le 6e baromètre IPSOS-fondation Vinci Autoroutes de la conduite responsable relève que 92 % des conducteurs français ont admis dépasser de quelques km/h les limitations de vitesse (+ 1 pt par rapport à 2014). 76 % (- 1 pt) déclarent ne pas respecter les distances de sécurité et avoir tendance à « coller » délibérément les véhicules qui les précèdent.

Téléphone et autres distracteurs

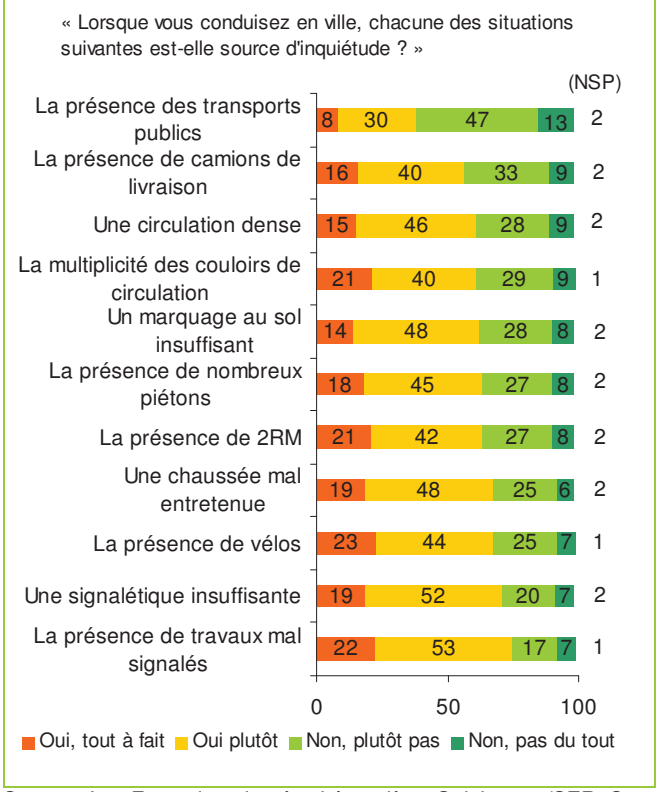
Selon ce même baromètre, 22 % des conducteurs téléphonent sans kit mains libres, 41 % avec un système Bluetooth ou un haut-parleur intégré et 17 % avec un kit mains libres malgré l'interdiction de la pratique depuis juillet 2015. 26 % des conducteurs lisent ou envoient des SMS ou des mails, ils sont 51 % parmi les 25-34 ans. 36 % des automobilistes déclarent paramétrer leur GPS en conduisant.

Profils des jeunes conducteurs entre 15 et 30 ans



Source : d'après le 1er baromètre Allianz, mars 2016

Sources d'inquiétudes en ville en situation de conduite (en %)



Source : Les Français et la sécurité routière, Opinionway/SER, Sept 2015

La conduite des automobilistes

Cette année, Allianz lance son premier baromètre, concentré sur les jeunes conducteurs de 15 à 30 ans. Ils feraient preuve d'assurance : 84 % des jeunes conducteurs croient toujours maîtriser leur véhicule alors que 37 % ont déjà eu un accident de la route. Aussi, un jeune sur deux pense conduire aussi bien que ses parents. 12 % des jeunes admettent conduire après avoir consommé de l'alcool.

L'association Prévention Routière, en collaboration avec bébéconfort et le Laboratoire d'analyse (LAB), a présenté une étude sur la sécurité des enfants en février 2016. Selon les chiffres, en voiture, deux enfants sur trois ne sont pas correctement retenus. 4 % des enfants ne sont pas attachés. 48 % des sièges auto ne sont pas correctement mis en place (épaule en dehors de la ceinture de sécurité…). 52 % des problèmes soulevés pourraient causer de graves blessures en cas de choc.

Une étude de Vinci Autoroutes[1] insiste sur l'éducation des enfants aux règles de sécurité routière et l'apprentissage des bons comportements. Les constats sont différents entre enfants et parents : 22 % des parents ne vérifient pas si l'enfant a attaché sa ceinture, 27 % des enfants le remarquent. 44 % des parents répondent au téléphone au volant, un comportement observé par 54 % des enfants.

D'après le 12ème baromètre du comportement des Français au volant conduit par TNS Sofres pour AXA Prévention en 2016, les comportements des conducteurs s'améliorent, notamment au sujet de la conduite après consommation d'alcool, l'utilisation du téléphone au volant et les dépassements de vitesse. Le réseau secondaire (routes nationales et départementales) apporte un sentiment d'insécurité.

La conduite des deux-roues motorisés

Selon un sondage de l'association Prévention Routière et La Parisienne Assurances (« On a toujours une bonne excuse ») mené en 2015, 3 motocyclistes sur 4 s'estiment suffisamment protégés alors qu'ils ne seraient pas correctement équipés (20 % ne porteraient pas le casque de façon automatique).

Les motocyclistes seraient 78 % à être amenés à circuler de nuit ; si 4 conducteurs sur 5 disent être suffisamment visibles, seul 1 sur 5 utilise un gilet ou une veste de haute visibilité à chaque déplacement.

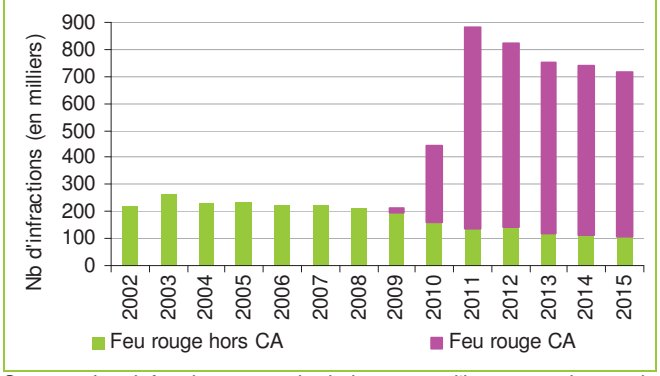
L'étude note un comportement distinct des motocyclistes et des cyclomotoristes : les premiers auraient tendance à mieux s'équiper (gants, blouson, chaussures, pantalon…), ils seraient cependant moins nombreux à se munir d'équipement de haute visibilité.

[1] *Les parents au volant, des exemples pour leurs enfants ?*, Fondation Vinci Autoroutes, IPSOS, décembre 2015.

Les infractions routières

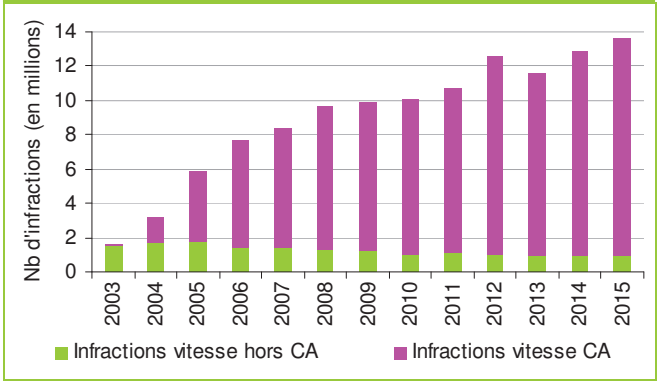
Le volume des infractions (délits et contraventions) relevées en 2015 diminue de - 2,3 % avec 24 296 185 infractions relevées (contre 24 858 388 en 2014).

Evolution du nombre d'infractions « franchissement de feu rouge »



Source : *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2015*, ONISR, 2016.

Evolution du nombre d'infractions à la vitesse



Source : *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2015*, ONISR, 2016.

Evolution du nombre de radars automatiques au 31 décembre de chaque année

	CA vitesse fixes	CA vitesse mobiles	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	2100	933	638
2012	2 345	929	713
2013	2 473	867	712
2014	2 511	841	770
2015	2 541	787	788

13 % des radars automatiques fixes de vitesse sont situés sur les autoroutes, 25,5 % sur routes nationales, 57,5 % sur routes départementales, 3 % sur voies communales et 1 % sur le boulevard périphérique de Paris.
34 % des radars feux rouges sont situés dans des agglomérations de plus de 500 000 habitants, 31 % dans des agglomérations de 100 000 à 500 000 habitants, et 35 % dans des agglomérations de moins de 100 000 habitants.
Source : DCSR / DCA.

Contraventions

23,5 millions de contraventions ont été relevées en 2015 (- 2,5 % par rapport à 2014). Elles représentent 97 % des infractions établies en 2015.

83,7 % sont des contraventions liées à des excès de vitesse ou à du stationnement irrégulier :

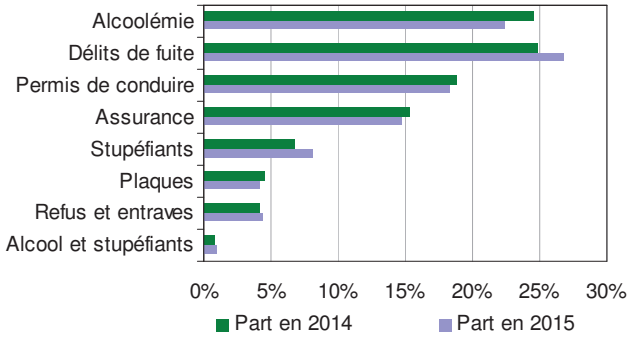
- Les infractions à la **vitesse** relevées par les contrôles traditionnels et par le dispositif du contrôle automatisé (CA), représentent 57,8 % du total avec 13,6 millions d'infractions (+ 6,1 % par rapport à 2014). 93,4 % des infractions à la vitesse sont relevées par les radars du CA vitesse (mobiles et fixes). Le nombre d'infractions relevées hors CA s'élève à 891 016 (- 0,4 %). Les excès de vitesse relevés par le CA sont à 95,7 % des excès de moins de 20 km/h. En revanche, hors CA, les excès de vitesse de moins de 20 km/h ne représentent que 22,3 %, alors que 52,2 % des excès sont entre 20 et 30 km/h, 18,3 % entre 30 et 40 km/h et 7,2 % au-delà de 40 km/h.
- Les 6,1 millions d'infractions aux règles de **stationnement** (hors polices municipales) représentent 25,9 % des contraventions (- 14,0 %).

Les autres contraventions sont réparties ainsi :

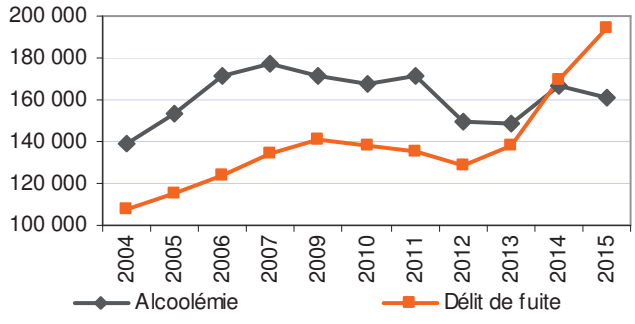
- 1,54 millions d'infractions aux **règles administratives**, en baisse de - 11,6 % : elles sont constituées par des infractions non délictuelles à l'assurance, défauts de présentation de documents afférents au véhicule, circulation de véhicule sans visite technique périodique, plaques et certificats d'immatriculation non conformes.
- 0,79 million d'infractions aux **règles de conduite** (dont usage du téléphone portable), en baisse de - 11,8 %.
- 0,87 million d'infractions aux **règles de priorité**, soit - 3,4 % ; dont 609 663 relevées par le CA feux rouges (- 3,0 %) comprenant le franchissement de feux tricolores et aux passages à niveau, 103 921 franchissements de feux rouge hors CA (- 7,9 %) et 103 514 pour non-respect du panneau « stop » (+ 0,7 %).
- 171 507 pour **défaut de port de la ceinture de sécurité**, en baisse de - 9,5 %.
- 84 015 **alcoolémies contraventionnelles** (taux inférieur à 0,8 g/l de sang), en baisse de - 9,4 %.
- 47 833 pour **défaut de port du casque**, en hausse de + 2,9 %.

Avec 11,2 millions de contraventions enregistrées, les radars du CA vitesse (2 541 radars fixes et 787 radars mobiles) et feux rouges (788 dispositifs) constatent 54 % de l'ensemble des contraventions.

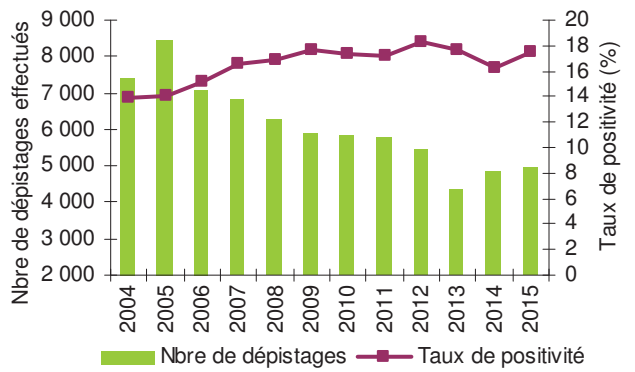
Répartition des familles de délits en 2014 et 2015



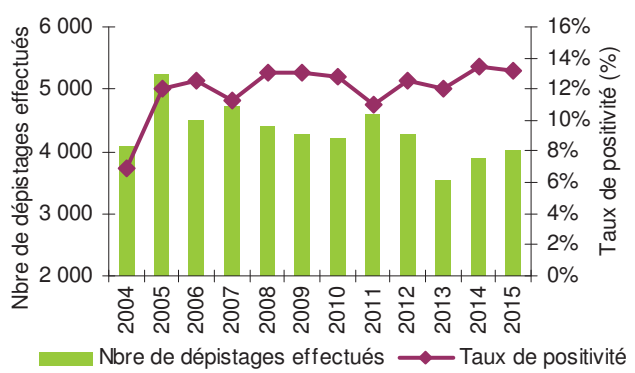
Evolution des délits liés à l'alcoolémie et des délits de fuite



Evolution du nombre de dépistages alcool et du taux de positivité dans les accidents mortels



Evolution du nombre de dépistages stupéfiants et du taux de positivité dans les accidents mortels



Source : *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2015*, ONISR, 2016.

Délits routiers

722 339 délits ont été relevés en 2015, soit + 5,9 % par rapport à 2014. Ils représentent 2,9 % de l'ensemble des infractions établies en 2015. Quatre infractions constituent 82,3 % des délits :

- 161 251 infractions relatives à l'**alcoolémie** au volant, en baisse de - 3,5 % par rapport à 2014 ;
- 193 898 **délits de fuite** après un accident, en hausse de + 14,4 % ;
- 132 309 **défauts de permis** de conduire, en hausse de + 2,8 % ;
- 106 753 **défauts d'assurance** (+ 2,0 %).

Pour le reste, les principales évolutions sont :

- hausse de + 25,4 % des délits liés à l'**usage de stupéfiants**, 58 247 en 2015 ;
- hausse de + 12,6 % des **refus d'obtempérer et entraves** à la circulation, 32 244 en 2015 ;
- baisse de - 1,5 % des délits liés aux **plaques d'immatriculation**, 30 330 en 2015.

Contrôles d'alcoolémie

10,1 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2015, en baisse de - 6,6 % par rapport à 2014. 293 730 tests se sont avérés positifs soit 2,9 % des dépistages.

- 9,8 millions de contrôles sont préventifs ou opérés en cas d'infraction. Ils s'avèrent positifs dans 2,8 % des cas.
- 254 877 sont réalisés en cas d'accident mortel, corporel ou matériel. 8,2 % sont positifs.

17,5 % des 4 941 conducteurs testés impliqués dans les accidents mortels ont une alcoolémie supérieure au taux légal (contre 16,3 % en 2014). Ce taux est respectivement de 5,7 % et 9,3 % pour les conducteurs testés impliqués dans les accidents corporels et matériels.

Contrôles de l'usage de stupéfiants

118 476 dépistages de stupéfiants ont été réalisés en 2015. Ce nombre est en baisse de - 10,8 % par rapport à 2014 mais 70 011 tests se sont avérés positifs contre 51 037 en 2014, soit une hausse de + 37,2 %. Cette hausse reflète une meilleure présélection via des tests comportementaux.

- 85 324 contrôles sont préventifs ou opérés en cas d'infraction, à l'initiative des forces de l'ordre ; 79 % d'entre eux sont positifs.
- 33 152 dépistages sont réalisés en cas d'accident mortel, corporel ou matériel, 7,3 % d'entre eux sont positifs.

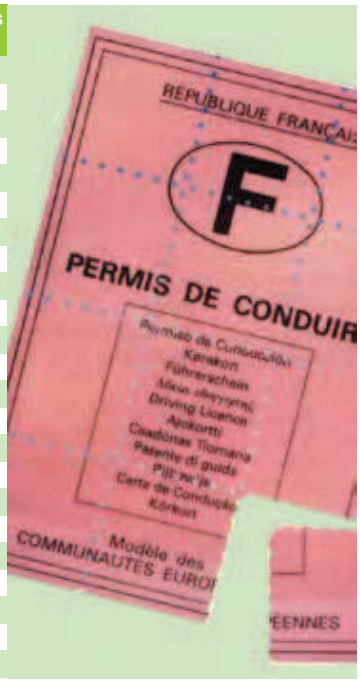
13,1 % des 4 001 conducteurs testés impliqués dans un accident mortel étaient positifs au dépistage aux stupéfiants (contre 13,5 % en 2014). Ce taux est respectivement de 8,7 % et 12,1 % pour les conducteurs testés impliqués dans les accidents corporels et matériels. A compter de décembre 2016, la possibilité de vérifier la consommation de stupéfiants par le seul test salivaire permettra de renforcer les contrôles.

Le permis à points

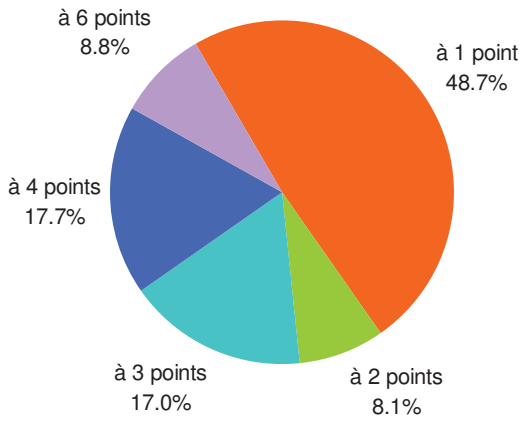
Synthèse générale	Année 2014		Année 2015	
	Données	Ecart en valeur relative / à la même période de 2013	Données	Ecart en valeur relative / à la même période de 2014
Infractions traitées	7 866 719	-4,5%	8 016 885	+1,9%
Points retirés	12 577 663	-7,0%	12 470 868	-0,8%
Nombre de permis au solde nul	77 288	-9,3%	69 050	-10,7%
Dont permis probatoires au solde nul	*14 663*	*-12,5%*	*13 416*	*-8,5%*
Capital initial rétabli après 2 ou 3 ans	2 634 815	-8,8%	3 350 653	+27,2%
Récupération d'un point au bout de 6 mois / 1 an *	4 682 208	-7,5%	4 891 086	+4,5%

* 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	12.6
2015	12.5



Répartition du nombre de points retirés selon l'infraction en 2015



Le nombre de points retirés en 2015 s'établit à 12 470 868, en légère baisse de - 0,8 %[1]. Ceci comparé avec une augmentation de + 1,9 % du nombre d'infractions traitées génératrices de retrait de points.

Classification par catégorie de points retirés

48,7 % des points sont retirés pour des infractions à 1 point. Ces retraits augmentent de + 4,3 % par rapport à 2014 mais la situation est contrastée : alors que le nombre de points perdus pour excès de vitesse inférieurs à 20 km/h diminue de - 2,7 % en agglomération, ce nombre augmente de + 7,4 % hors agglomération.

8,1 % des points concernent des infractions à 2 points (principalement les excès de vitesse entre 20 et 30 km/h). Ces retraits baissent de - 0,6 %.

Les infractions à 3 points représentent 17,0 % des infractions avec retraits de points. Elles comprennent notamment le non-port de la ceinture de sécurité, les excès de vitesse entre 30 et 40 km/h et le franchissement de ligne continue. Les retraits de 3 points baissent de - 8,6 %, en lien avec la diminution de - 12,8 % du nombre de points retirés pour l'usage du téléphone au volant et de - 13,4 % de celles liées au non port de la ceinture de sécurité.

17,7 % 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 - 2,5 %, notamment du fait de la réduction du nombre d'infractions relevées pour non-respect du stop ou du feu rouge.

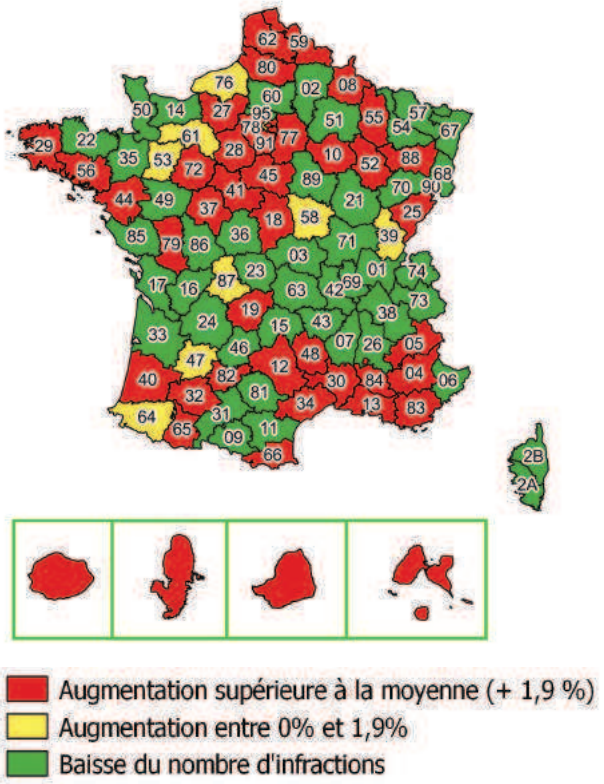
8,8 % des points concernent des infractions entraînant un retrait de 6 points (excès de vitesse de plus de 50 km/h, délit d'alcoolémie, etc.). Leur nombre est en baisse de - 8,0 % en particulier du fait de la baisse de - 10,1 % du nombre de points retirés pour conduite avec alcoolémie et bien que les stupéfiants soient en hausse de + 3,3 %.

Points enlevés selon l'infraction

- 7,7 millions : **excès de vitesse**
- 1,9 million : **règles de priorité**
- 0.96 million : **téléphone tenu en main**
- 0,86 million : **alcoolémie**
- 491 000 : **règles de circulation**
- 334 000 : **ceinture de sécurité**
- 108 000 : **stupéfiants**

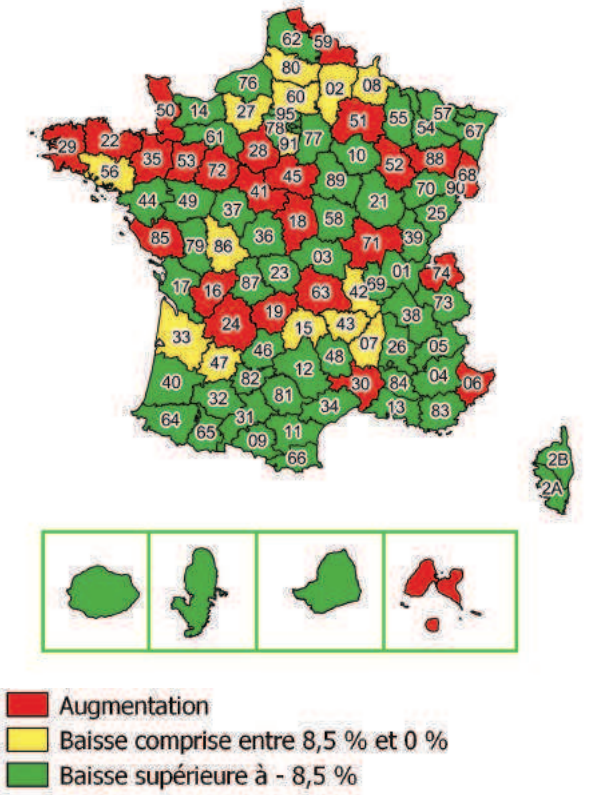
[1] *Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points – Bilan 2015*, ONISR, 2016.

Evolution 2014-2015 du nombre d'infractions ayant entrainé un retrait de points



Source : ONISR

Evolution 2014-2015 du nombre de permis probatoires invalidés pour solde de points nul



Source : ONISR

Permis de conduire invalidés pour solde de points nuls

En 2015, 69 050 permis ont été invalidés pour défaut de points, en baisse de - 10,7 % par rapport à 2014. Le nombre de permis invalidés diminue pour les femmes de - 6,4%, après deux années de hausse, et de - 11,3% pour les hommes. Ces derniers représentent néanmoins 86 % des titulaires des permis invalidés pour solde de points nul en 2015.

Les permis invalidés pour un motif d'infraction unique concernent 6 238 personnes :

- 3 527 personnes pour la seule infraction de conduite en état d'ivresse ou d'alcoolémie (6 points),
- 554 personnes au seul motif de la conduite malgré l'usage de stupéfiants (6 points),
- 1 165 personnes pour le seul motif du non-respect du stop ou d'un feu rouge (4 points),
- 128 personnes pour le seul motif d'excès de vitesse d'au moins 50 km/h (6 points),
- **88 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 56 en 2014.**

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, soit + 27,2 %.

4,9 millions de conducteurs ont par ailleurs récupéré un point au terme de 6 mois sans nouvelle infraction, soit + 4,5 %.

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 2015, 847 036 permis B ont été délivrés ainsi que 56 314 permis A, 5 609 permis A1 et 49 004 permis A2.

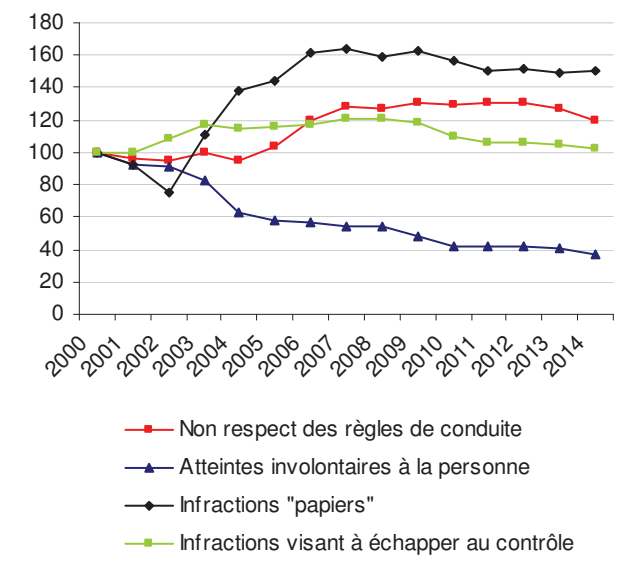
Temporalité de la sanction

Les données sur les infractions relevées par les forces de l'ordre sont enregistrées dans le mois qui suit l'infraction, les données sur le permis à points sont effectivement retirés, soit plusieurs mois plus tard :

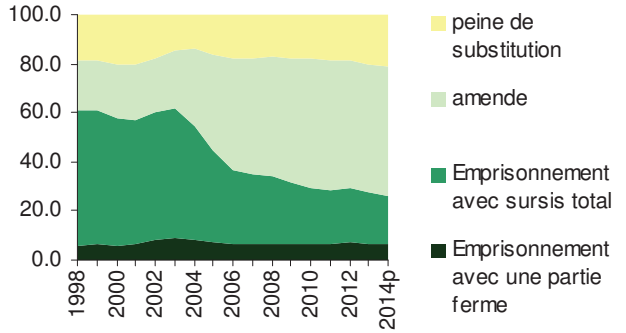
- pour les contraventions, au paiement de la contravention ou lorsque tous les recours administratifs sont épuisés,
- pour les délits, lorsque le jugement est prononcé.

Les condamnations

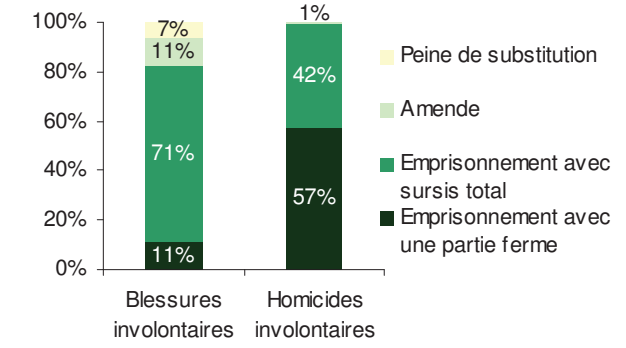
Evolution des infractions à la sécurité routière (indice 100 en 2000)



Nature des peines principales pour conduite en état alcoolique



Nature des peines principales pour blessures/homicides involontaires en situation de conduite en état alcoolique



D'après les estimations provisoires du ministère de la justice pour 2014, près de 273 000 condamnations et compositions pénales ont sanctionné 342 500 infractions à la sécurité routière. Ceci représente plus de 42 % des condamnations et 36 % des délits et contraventions de 5ème classe sanctionnés par une condamnation ou une composition pénale.

Non respect des règles de conduite

159 000 condamnations (58 % du total), sanctionnant 173 000 infractions, se répartissent en :

- 125 000 condamnations pour **conduite en état alcoolique** : après une hausse de +43,9 % entre 2000 et 2007, leur nombre a baissé depuis de - 20 %. 18 470 condamnations, soit 14,8 %, font état de récidive, un chiffre en baisse de - 13% par rapport à 2013 après 5 années de stabilité.
- 20 900 condamnations pour **conduite sous l'emprise de stupéfiants**, stable par rapport à 2013 mais presque deux fois plus qu'en 2009.
- 13 300 condamnations pour **grand excès de vitesse** (50 km/h et plus), chiffre équivalent à 2013.

Absence de papiers en règle

89 700 condamnations (33 % du total) sanctionnent 132 000 infractions relatives à la conduite sans permis, conduite malgré suspension du permis, pour défaut d'assurance ou défaut de plaque ; en baisse de - 4,5 % depuis 2010. Constatées souvent à l'occasion d'autres infractions, la moitié de ces infractions est couplée à d'autres infractions au sein d'une même condamnation. Entre 2010 et 2014, la baisse du nombre de condamnations pour infractions « papiers » est le résultat d'une baisse des défauts d'assurance (- 8 %), seuls les défauts de plaque ou fausses plaques augmentent sur la période (+13 %).

Obstacle au contrôle des forces de l'ordre

14 800 condamnations (5 % du total) sanctionnent 26 000 infractions pour délits de fuite, refus d'obtempérer, refus de vérification de l'état alcoolique ou utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police ; en baisse de - 8 % par rapport à 2010. Des emprisonnements sont prononcés dans 47,6 % des cas, dont deux sur cinq en tout ou partie fermes.

Atteintes corporelles involontaires

7 800 condamnations (3 % du total), sanctionnant 8 900 infractions, se répartissent en :

- 7 000 condamnations pour blessures involontaires, dont 1 400 pour conducteur en état alcoolique. L'emprisonnement est prononcé 2 fois plus souvent si le conducteur était en état alcoolique (dans 82 % des peines, contre 41 % en l'absence d'alcool).
- 721 condamnations pour homicide involontaire.

Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2014

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis	
	nombre	%	nombre	%
Tous	**38 083**	**100.0**	**20 792**	**100.0**
Hommes	34 857	91.5	19 528	93.9
Femmes	3 226	8.5	1 264	6.1
Mineurs	1 235	3.2	0	
18-19 ans	4 832	12.7	223	1.1
20-24 ans	9 436	24.8	3 664	17.6
25-29 ans	6 773	17.8	4 128	19.9
30-39 ans	8 664	22.8	5 803	27.9
40-59 ans	6 342	16.7	6 087	29.3
60 ans et plus	801	2.1	887	4.3
Age moyen	**30 ans**		**35,7 ans**	

Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire – SDSE-Ministère de la Justice

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique en 2014

	Condamnés pour conduite en état alcoolique	
	nombre	%
Tous	**124 987**	**100.0**
Hommes	111 429	89.2
Femmes	13 558	10.8
Mineurs	166	0.1
18-19 ans	3 249	2.6
20-24 ans	17 754	14.2
25-29 ans	18 003	14.4
30-39 ans	30 103	24.1
40-59 ans	47 450	38.0
60 ans et plus	8 262	6.6
âge moyen	**38,4 ans**	

Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire – SDSE-Ministère de la Justice

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 environ deux fois moins élevée, mais près d'un condamné sur trois a au moins 40 ans contre un peu plus d'un sur quatre pour l'ensemble des condamnés majeurs.

Cette répartition par âge diffère toutefois selon la nature de l'infraction sanctionnée :

– les auteurs de conduite sans permis sont très jeunes (37 % ont entre 18 et 24 ans) et on y rencontre des mineurs (3,2 %). Les 18-24 ans 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, et leur âge moyen est de 35,7 ans (contre 30 ans pour conduite sans permis), ce qui semble 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 (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 45 % des condamnés. Les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants sont très jeunes, 46 % ont moins de 25 ans.

Parmi les **atteintes involontaires aux personnes**, on distingue les conducteurs en état alcoolique responsables d'homicide involontaire, dont 57 % ont moins de 30 ans (contre 41 % sans alcoolémie), des conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans présenter une alcoolémie, dont 40 % ont 40 ans et plus et 14 % ont au moins 60 ans.

Selon le sexe

Les femmes sont représentées dans 10,2 % de l'ensemble des délits. Ce taux n'est que de 9,5 % pour les délits liés à la sécurité routière mais il varie d'une infraction à l'autre. Cette faiblesse du taux de féminité est marquée dans les situations de conduite malgré suspension (6 %) ou de conduite sous l'emprise de stupéfiants (4,9 %).

La part des femmes est plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (23 % en cas de blessures, 18 % en cas d'homicide). Le taux de féminité s'est accru ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique, il est passé de 6 % en 2000 à 11 % en 2014.

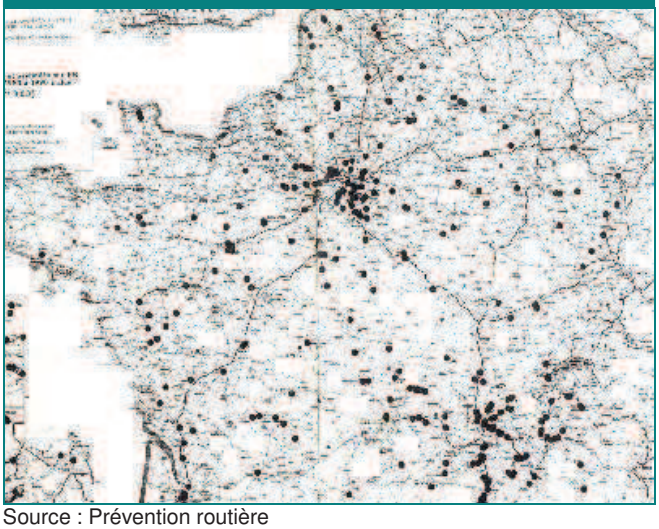
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES
Morbihan
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES
Morbihan

Registres d'intervention

Historique 110
Le management de la sécurité routière 112
Les véhicules 114
L'infrastructure routière 116
Les usagers de la route 118
La recherche et les études 120
Bilan des blessés dans le Rhône selon le Registre 122
Accidentalité à Vélo et Exposition au Risque (AVER) 123
Impact des accidents de la route dans la population (enquête IFOP) 124
Etude et suivi d'une population d'accidentés de la route dans le Rhône (ESPARR) 125
Prévention et Education Routière au Lycée : Evaluation des actions (PERLE) 126
Piétons Adolescents : Accidentologie et Mobilité (PAAM) 127
Accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs 128
Mécanismes d'accidents de piétons de nuit en rase campagne 129
Freinage d'urgence motos vs voitures particulières 130
Accidents de deux-roues motorisés contre glissières métalliques 131
Comparaisons internationales 132

Historique

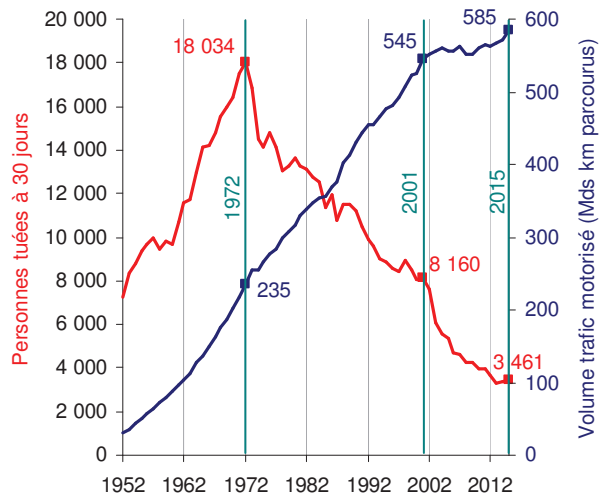
Carte des points noirs sur RN traités de 1983 à 1990



Source : Prévention routière

Source : Prévention routière

Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2015



Tués (à 30 jours) par Milliard de véhicules.km

Année	1972	2001	2010	2015
Tués / Md veh.km	77	15	7	6

Depuis l'après guerre, environ **680 000 personnes** ont été tuées sur les routes de France. L'amélioration de la sécurité routière est obtenue selon trois leviers fondamentaux aux effets indissociables : l'infrastructure (conception, entretien et exploitation), le véhicule (sécurités passive et active), 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. La sécurité routière n'est pas encore une 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 parcouru passe de 111 à 80.

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) et dénoncé en 1973 par les 16 000 habitants de « Mazamet ville morte » allongés au sol. Avec cette prise de conscience collective, le gouvernement impose des vitesses maximales autorisées (VMA), le port de la ceinture de sécurité à l'avant et du casque pour les motocyclistes. La mortalité chute de 30 % pour un trafic multiplié par 1,6. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcouru passe de 80 à 43.

De 1980 à 1990

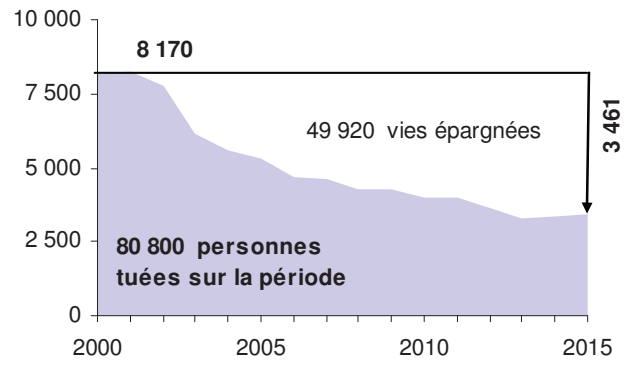
La baisse de la mortalité ralentit. Les plans départementaux d'actions de sécurité routière et le programme REAGIR[1] lancent la politique locale de sécurité routière après l'accident de Beaune (53 morts dont 44 enfants). Le seuil de l'alcoolémie est réduit de 1,2 à 0,8 g/l d'alcool dans le sang. Les véhicules sont équipés de systèmes anti-blocage des roues. Les carrefours giratoires réduisent notablement les accidents mortels en carrefour[2]. 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 parcouru passe de 43 à 26.

[1] REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.

[2] Martine Vertet et Thierry Brenac, L*es carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière*, Colloque « La sicurezza stradale », mars 1998.

Source : François Cepas / Sécurité Routière

Nombre de vies épargnées par rapport à la mortalité de 2000



Source : François Cepas, Sécurité Routière

De 1990 à 2000

En 1989 est publié le livre blanc de la sécurité routière[1]. Il trace les grandes orientations des futures politiques et identifie déjà la nécessité d'améliorer le contrôle/sanction. En 1990, la VMA en agglomération est fixée à 50 km/h, 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 parcouru s'établit à 15 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 (CA) de la vitesse sont installés. En 2004, le permis probatoire est instauré. Un dépassement du taux légal d'alcool entraîne 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, dont les trois quarts grâce à la baisse des vitesses pratiquées et 11 % grâce à l'amélioration de la sécurité du parc automobile[2]. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcouru s'établit en 2010 à 7. Le trafic n'a progressé que de + 7 %.

De 2010 à 2015

La sécurité routière est un sujet de société qui fait l'objet de débats. 2012 a vu réinstaller le Conseil National de la Sécurité Routière qui réunit les représentants des principaux organismes publics ou de la société civile intéressés par la circulation routière et sa sécurité. L'objectif fixé par l'Union Européenne de diviser par deux la mortalité routière est repris par la France. L'ambition est de compter moins de 2 000 personnes tuées par an en 2020. Cependant, en France comme dans d'autres pays européens, après une réduction plus forte de la mortalité routière en 2012 et 2013, la mortalité augmente depuis. Face à ce relâchement préoccupant des conducteurs, le ministre de l'intérieur a présenté le 26 janvier 2015 **un premier plan d'urgence de 26 mesures.** Le 2 octobre 2015**, un comité interministériel de la sécurité routière** a adopté un plan d'action renforcé de **55 mesures** incluant une refonte de la stratégie radar et une meilleure protection des usagers vulnérables, qui représentent la grande majorité des blessés graves. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcouru s'établit à 6 en 2015, la mortalité a baissé de - 13,3 % par rapport à 2010.

[1] Pierre Giraudet, *La sécurité routière, Livre blanc présente au Premier ministre,* La documentation française, 1989.
[2] 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

Conseil national de sécurité routière

Bilan du mandat 2012-2015. Chiffres clés.

Président : Député Armand JUNG
Secrétariat : ONISR-DSCR

8 séances plénières, 15 réunions du bureau

140 réunions des commissions de travail, présidées par : Florence Gilbert puis Gérard Acourt « Jeunes et éducation routière », Patrick Jacquot « Deux-roues, deux-roues motorisés », Pascal Fournier « Outils technologiques, infrastructures routières » et le Dr Philippe Lauwick « Alcool, stupéfiants, vitesse ».

27 réunions du comité des experts, présidé par le Dr Bernard Laumon.

21 recommandations ont été adoptées et présentées au gouvernement. 11 recommandations ont été reprises en totalité, 8 partiellement, et 2 sont restées sans suite. 20 mesures du plan ministériel de janvier ou du CISR d'octobre sont directement issues de recommandations du CNSR.

4 recommandations de commissions et 4 notes thématiques des experts ont été préparées mais n'ont pu être présentées, la dernière séance plénière n'ayant pu se tenir.

Bilan des 3 mandats du CNSR (2001-2015) :

Durant ces 3 mandats, le CNSR a adopté 46 recommandations : 21 ont été intégralement reprises par le gouvernement, 22 l'ont été partiellement ou font l'objet d'expérimentation, et 3 ont été écartées.

Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Dans la suite du plan de 26 mesures du ministre de l'intérieur (26 janvier 2015) et pour répondre à l'augmentation de la mortalité routière, le Premier ministre a présidé un CISR le 2 octobre 2015 et annoncé :

22 mesures fortes (dont 19 réalisées et 4 engagées avant le 31 décembre 2016)

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,
- Tous égaux devant la loi.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), organise le débat des acteurs de la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations), et propose au gouvernement des mesures.

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 les données d'accidentalité, les analyses, et diffuse la connaissance. Il anime les observatoires locaux placés auprès des préfets.

Ministères impliqués

Le ministère de l'intérieur intègre désormais, outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales, la délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR). Placée sous l'autorité du DISR, elle prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière.

Le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique 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 routier.

Le ministère de la défense propose désormais un module sécurité routière lors des Journées défense citoyenneté (JDC).

Le ministère 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.

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.

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.

Déplacements

Les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent établir un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ce plan comprend un volet « sécurité des déplacements ». La mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste est imposée. Les conditions des déplacements, et notamment les conditions de sécurité, contribuent à limiter ou favoriser un mode de transport. Avec la loi d'adaptation de la société au vieillissement du 28 décembre 2015, les PDU doivent désormais prendre en compte les besoins spécifiques des personnes âgées.

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, 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 ministère de l'écologie, les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage gèrent et améliorent 9 000 km de réseau autoroutier concédé et les directions interdépartementales des routes les 11 000 km de réseau routier national non concédé. Les conseils des départements 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 régions ont été modifiées par la loi NOTRe du 7 août 2015 et renforcées (6 super-régions ont été créées). 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 1er janvier 2015, aux compétences élargies.

Partenaires

Les services de secours participent à la chaîne de l'urgence avec les sapeurs-pompiers, les urgences des hôpitaux privés et publics, et les associations secouristes.

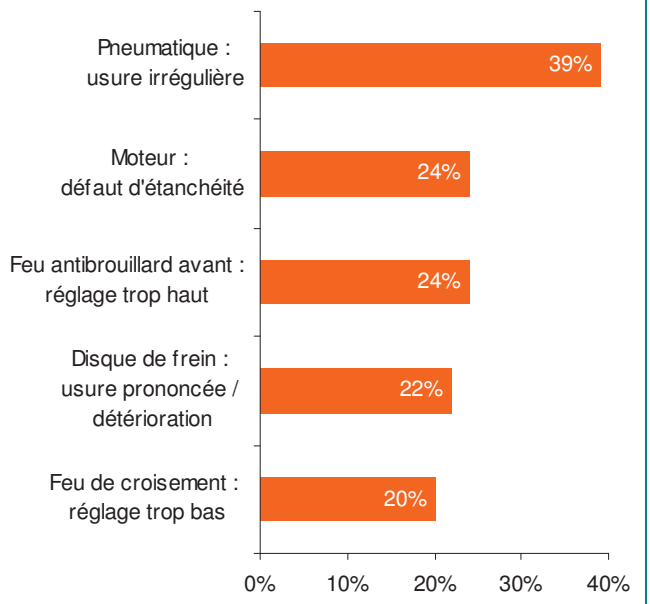
Les assurances mènent régulièrement des actions de prévention, via parfois des fondations dédiées.

Les associations assurent écoute et soutien des victimes d'accidents et de leurs familles. Elles organisent des actions de sensibilisation.

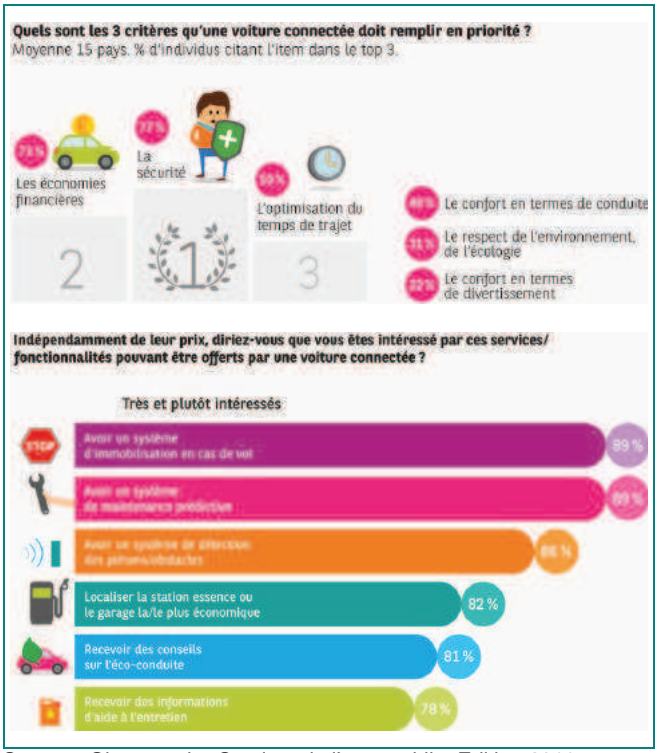
Les établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière assurent la formation du conducteur.

Les véhicules

Principaux défauts observés pour les véhicules particuliers lors du contrôle technique



Source : *Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2015*, UTAC/OTC, janvier 2016.



Source : Observatoire Cetelem de l'automobile, Edition 2016

Etat du véhicule

En 2015, 128 personnes tuées et 650 blessés hospitalisés l'ont été dans un accident dans lequel un véhicule présentait une défaillance technique visible (pneumatiques, éclairage, défectuosité mécanique).

En 2015, 24,5 millions de contrôles techniques ont été réalisés[1] dont 19,8 millions concernaient les véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers, avec 3,6 millions de situations non-conformes, soit 18 %, générant obligation de contre-visite.

Les progrès en sécurité active

La sécurité active regroupe l'ensemble des éléments permettant d'éviter l'accident. Depuis une quinzaine d'années, les nouvelles technologies ont fortement contribué à son développement en permettant le déploiement d'aides à la conduite. Celles-ci sont rendues possibles par 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 (adapte la vitesse au 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 1 accident sur 4 sur autoroute en 2014[2]) et qui pourraient agir directement sur le véhicule pourraient voir le jour.

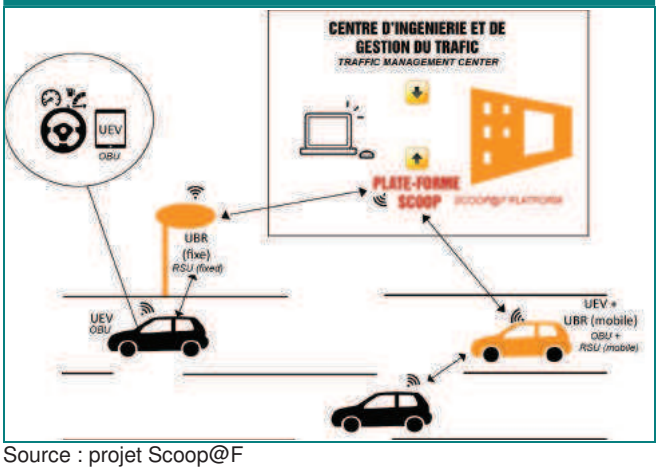
Les progrès en sécurité passive

Les vitesses pratiquées et le trafic augmentant, des équipements destinés à améliorer la protection des occupants en cas d'accident sont apparus. La capacité des véhicules à protéger leurs occupants est mesurée lors d'essais de choc : la structure du véhicule doit permettre de diffuser les énergies libérées lors de l'impact tout en préservant l'habitacle et en limitant l'intrusion. Avec des véhicules 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-encastrements sur les poids-lourds) et des usagers les plus fragiles (piétons, cyclistes).

Les systèmes de retenue (ceinture de sécurité avec prétensionneur et limiteur d'efforts, airbags frontaux, airbags latéraux pour le thorax et la tête,…) sont des compléments indispensables à une structure de véhicule rigide. Certains véhicules prévoient une alerte sonore incitant à attacher la ceinture, ou règlent l'appuie-tête automatiquement pour éviter le coup du lapin.

[1] *Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2015*, UTAC/OTC, janvier 2016.
[2] Portelette F., *Autoroute : comment trouver de « nouveaux gisements » de sécurité ?*, TEC Mobilité Intelligente, n°229, avril 2016.

Organisation des communications prévues dans le cadre du projet Scoop@F



Source : projet Scoop@F

Démonstration sur route ouverte à la circulation d'un véhicule à délégation de conduite. Source : Cerema

	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 sont effectués par le conducteur	pas de tâche contrôlée	pas applicable
EYES ON	Niv 1 :assisté	contrôle longitudinal **ou** contrôle latéral pris en charge par le système	le conducteur **doit surveiller** le système en permanence	le système ne détecte pas ses limites ; responsabilité conducteur
EYES ON	Niv 2 : automatisation partielle	le système prend en compte **simultanément** le contrôle longitudinal et latéral	le conducteur **doit surveiller** 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 **reprendre le contrôle** du véhicule
EYES OFF	Niv 3 : automatisation conditionnelle	le système prend en compte **simultanément** le contrôle longitudinal et latéral	le conducteur **n'a pas à surveiller** le système en permanence - les activités non liées à la conduite sont permises de manière **limitée**	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 **reprendre le contrôle** du véhicule dans un laps de temps déterminé
MIND OFF	Niv 4 : automatisation haute	le système prend en compte **simultanément** le contrôle longitudinal et latéral	le conducteur **n'a pas à surveiller** le système en permanence - les activités non liées à la conduite sont permises **en permanence** durant le cas d'usage	le système identifie la limite de ses performances et peut automatiquement faire face à toute situation survenant lors du **cas d'usage**. A l'issue du cas d'urgence, le conducteur doit être en mesure de **reprendre le contrôle** du véhicule
MIND OFF	Niv 5 : automatisation complète	le système prend en compte **simultanément** le contrôle longitudinal et latéral	le conducteur **n'est pas requis**	le système identifie la limite de ses performances et peut **automatiquement** faire face à toute situation survenant lors du **trajet complet**

Nomenclature du plan industriel du véhicule autonome (2014) Source : MEDDE

Les gains attendus

Une erreur humaine intervenant dans environ 90 % des accidents, les nouvelles technologies ont une potentialité très forte pour la sécurité routière. Sans que le gain ne soit 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 en amont du véhicule, les dispositifs d'antidémarrage en cas d'alcoolémie trop élevée, les systèmes d'alerte coopératifs, notamment aux intersections, etc. L'efficacité de ces dispositifs a été confirmée par une étude de la NHTSA (organisme américain de sécurité routière) en 2014[1].

Véhicule connecté – véhicule à délégation de conduite

La connexion des véhicules, entre eux ou avec l'infrastructure, permettra d'obtenir une information en temps réel sur les conditions de circulation, les chantiers et dangers et enrichira le système de navigation. Sur 5 sites pilotes en France, le projet Scoop@F vise à améliorer la sécurité routière grâce à l'échange d'informations entre véhicules et avec l'infrastructure. Dès 2017, la commercialisation de 3 000 véhicules communicants est prévue[2]. Par ailleurs, le système eCall d'appel automatique des secours en cas d'accident sera obligatoire dans les véhicules neufs de l'UE dès 2018.

D'autres projets et expérimentations seront nécessaires pour que le conducteur puisse déléguer entièrement la conduite de son véhicule : le véhicule à délégation de conduite doit encore prouver sa fiabilité et sa sécurité sur la route, ainsi que sa cybersécurité, tout en respectant la vie privée du citoyen. Des tâches simples sont cependant déjà possibles : conduite sur autoroute avec peu de circulation, dans les embouteillages, service de « valet de parking ». La réglementation doit aussi être modifiée : une révision de la Convention de Vienne sur la circulation routière vient d'être actée pour intégrer les aides à la conduite. Il ne s'agit cependant que d'une étape avant une révision plus profonde nécessitant une étude de la place à donner à un véhicule à délégation de conduite.

En France, le comité de pilotage du plan Nouvelle France Industrielle « véhicule autonome », rassemblant l'Etat, des constructeurs automobiles, des équipementiers, transports publics… a précisé en juillet 2015 les feuilles de route du véhicule autonome dans les domaines du Véhicule Particulier, du Véhicule Industriel et du Transport Public. L'expérimentation des véhicules autonomes sur la voie publique est désormais autorisée.

[1] Harding, J., *et al.*. (2014, August). *Vehicle-to-vehicle communications : readiness of V2V technology for application*, Washington, DC, NHTSA.

[2] Esposito M.C. et Bessou L., *Scoop@F : la vitrine française des ITS Coopératifs*, TEC Mobilité Intelligente, n°229, avril 2016.

L'infrastructure routière

http://www.cartes-2-france.com/carte-de-france-routiere.php

Source : D.R.

Source : Les publications de l'Association mondiale de la Route (AIPCR)

Le premier objectif du développement des réseaux routiers était de favoriser les déplacements et réduire les temps de parcours. Le nombre annuel d'accidents de la route a augmenté jusqu'en 1972, à un rythme toutefois moindre, dès 1953, que celui de l'augmentation du trafic. Pour enrayer la hausse des accidents, des politiques de sécurité routière intégrant un volet dédié à infrastructure ont été progressivement mises en place.

Les politiques de sécurité

Après s'être attachées à réduire les aménagements générant des conflits ou n'assurant pas une bonne tenue de route, dans les années 1970 et 1980, ces politiques visant **le traitement des concentrations d'accidents graves** aboutirent à la quasi suppression des « points noirs »[1]. Depuis les années 1990, les actions curatives se déclinent sur des itinéraires entiers particulièrement accidentogènes. Les normes de conception des routes principales évoluent pour mieux intégrer la sécurité. Enfin, **la notion de conduite apaisée sur une route plus facilement compréhensible apparaît dans les années 2000.**

Agir sur l'infrastructure permet de réduire l'occurrence ou la gravité des accidents. La route est conçue, exploitée et entretenue selon son usage de façon à induire des comportements mieux adaptés et plus sûrs mais également pour atténuer les conséquences d'éventuelles erreurs de conduite. C'est le concept de **la route qui pardonne** en offrant des accotements qui permettent de corriger une sortie de route ou qui sont dénués d'obstacles. Ces derniers aggravent souvent les conséquences. Les programmes d'opérations de sécurité résultent d'études basées sur l'accidentalité[2] ou d'inspections d'itinéraires par des personnes qualifiées[3].

L'audit de sécurité, obligatoire sur le réseau routier national[4], contribue à la prévention des accidents sur les routes nouvelles ou réaménagées. En effet, lors de l'élaboration d'un projet, la sécurité est prise en compte à chaque phase de l'étude par un audit. Une fois les travaux réalisés, un nouvel audit de sécurité avant la mise en service permet de vérifier sur le terrain que les règles de l'art ont bien été respectées. Enfin, après un an d'ouverture à la circulation, un dernier audit est conduit pour vérifier le bon fonctionnement de l'infrastructure. Un nouvel aménagement peut induire des modifications de la circulation sur le site mais aussi parfois en amont ou en aval. Il ne doit toutefois pas détériorer la sécurité. S'il vise à l'améliorer, il est fondé sur l'analyse des accidents et dysfonctionnements liés à la route et à sa circulation.

[1] Zones d'accumulation de moins de 850 mètres présentant sur 5 ans au moins 10 accidents corporels ayant fait au moins 10 victimes graves.
[2] SETRA, Guide *méthodologique – Démarche SURE,* octobre 2006.
[3] SETRA, *Guide méthodologique – Démarche ISRI – Inspection de sécurité routière des itinéraires,* octobre 2008.
[4] SETRA, *Guide méthodologique - Audits de sécurité routière*, août 2012.

Évolution des réseaux routiers

	1995	2000	2005	2010	2014
Autoroutes	8 275	9 766	10 800	11 392	11 560
dont autoroutes concédées	6 299	7 310	8 174	8 548	8 951
Nationales	28 097	26 126	10 336	9 754	9 645
Départementales	357 813	359 055	359 699	377 769	378 973
Communales	568 222	594 149	610 330	651 202	673 290
Ensemble du réseau routier	**962 407**	**989 096**	**991 165**	**1 050 117**	**1 073 468**

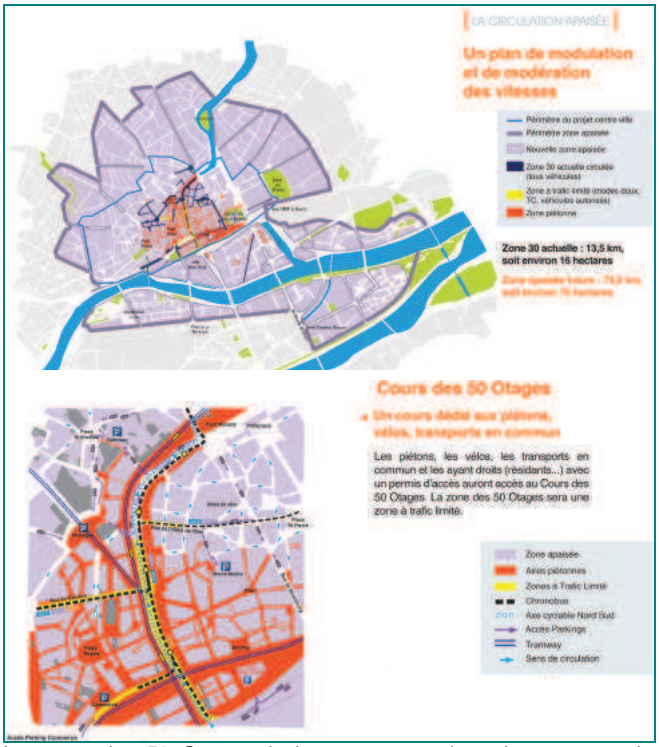
Source : SOeS, Mémento des transports

Utilisation des réseaux (circulation)

	2005	2008	2010	2014
Réseaux routiers (md de v-km)	**518**	**554**	**560**	**572**
Autoroutes	139	157	168	173
Routes nationales	22	23	23	23
Autres routes	357	374	369	377
Réseau ferroviaire (M trains-km)				
Voyageurs	370	393	392	390
Marchandises	154	106	66	63
Réseau TCU*				
Île-de-France				
Train (millions trains-km)	n.d.	24	29	29
RER (millions trains-km)	n.d.	43	44	45
Métro (millions trains-km)	n.d.	45	48	50
Bus (millions v-km)	257	276	296	316
Province	-	-	-	**2013**
Métro (millions trains-km)	-	-	-	33
Tramway (millions v-km)	-	-	-	53

* TCU : Transports collectifs urbains
Source : SOeS, CCTN 2015, RFF, Stif, Cerema

Zone 30 et zones à trafic limité à Nantes



Le cours des 50 Otages devient un axe majeur du centre agglo dédié aux piétons, vélos et transports en commun. Afin que piétons et cyclistes s'approprient pleinement le nouveau cours, la chaussée et des trottoirs seront repensés.
Sources : http://www.nantesmetropole.fr

L'entretien et l'exploitation

La gestion du réseau routier s'exerce dans le cadre d'une organisation à trois niveaux : Etat (voirie concédée 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 poule, balayage des voies et grilles de caniveaux… **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 2015, 247 accidents de la circulation liés aux chantiers ou autres interventions ont été relevés sur routes nationales et autoroutes (209 en 2014)[1]. Ces accidents, pas tous corporels, ont tué deux agents d'exploitation et blessé 27 autres.

Le milieu urbain

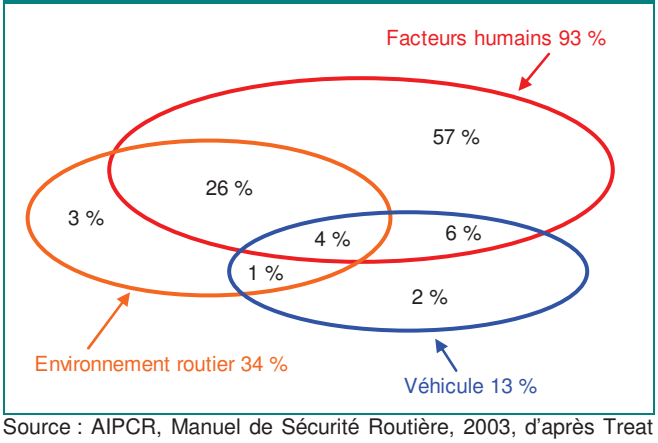
Les règles de comportement et l'objectif de fluidité de la circulation à la base du Code de la route jusqu'aux années 1970 ont évolué ; dans les années 1980, le déploiement du programme partenarial entre l'État et les collectivités « Ville plus sûre, quartier sans accident » a marqué un tournant dans la prise en compte de la vie locale ; la limitation de vitesse est passée de 60 à 50 km/h et le principe de « zone 30 » a été introduit dans le Code de la route. La place de la voiture est remise en cause **au profit de la qualité urbaine** et des autres modes de transport ; 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 2015** 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, aggravation des sanctions pour l'occupation des cheminements cyclistes ou piétons.

[1] Pour le réseau concédé : ASFA, *Chiffres clés*, 2016, p9
Pour le réseau non concédé : *http://www.developpement-durable.gouv.fr/Poursuite-de-la-mobilisation-pour.html,* mis à jour le 6 juin 2016.

Les usagers de la route

Facteurs contributeurs des accidents



Source : AIPCR, Manuel de Sécurité Routière, 2003, d'après Treat et al., 1979.

Source : DSCR / François Cepas

Source : DSCR / Communication

L'éducation routière développe un ensemble de connaissances, de bonnes pratiques et de comportements pour améliorer le niveau de sécurité en circulation. La stratégie d'enseignement, « le continuum éducatif à la sécurité routière », prévoit que les connaissances et compétences ne se limitent pas à la préparation du permis de conduire mais doivent être acquises dès le plus jeune âge et progresser de façon continue tout au long de la vie.

Formation en milieu scolaire

L'éducation routière est présente depuis 2002 à l'école élémentaire tout au long des cycles et aboutit à la délivrance de l'attestation de première éducation à la route (APER) en fin de CM2.

Au collège, l'éducation routière est validée depuis 1993 à deux niveaux, en fin de cinquième et en fin de troisième, par la réussite aux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR), attestations obligatoires pour toutes les personnes qui ont eu 14 ans au 1er janvier de l'année en cours et qui souhaitent conduire. En 1996, le brevet de sécurité routière (BSR), devenu « permis AM », est devenu nécessaire pour conduire dès l'âge de 14 ans, en l'absence de permis de conduire, un cyclomoteur ou un quadricycle (mini-voitures classées « voiturettes » ou petits quads). Depuis la rentrée scolaire 2015-2016, une demi-journée d'éducation à la sécurité routière est instaurée dans les lycées et centres de formation d'apprentis (publics).

La formation en milieu scolaire a permis de réduire la mortalité piétonne des enfants scolarisés en école primaire (entre 6 et 10 ans) d'une vingtaine par an dans les années 2000-2002 à moins de 5 par an dans les années 2013-2015. La mortalité des cyclomotoristes de 14 à 18 ans est passée d'environ 190 par an sur la période 2000-2002 à environ 65 par an sur 2013-2015.

Pour les jeunes effectuant leur Journée défense citoyenneté (JDC), un module sécurité routière est désormais proposé par le ministère de la défense.

Accès au permis de conduire

La troisième phase du continuum éducatif correspond à l'accès au permis de conduire. Trois types de parcours sont possibles :

- apprentissage anticipé de la conduite (AAC), dès 15 ans, qui prévoit une phase de conduite accompagnée sur au moins 3 000 km. Le permis peut être passé dès 17 ans et demi mais la conduite autonome n'est possible qu'à 18 ans.
- formation classique, passage du code dès 17 ans et demi et de la conduite dès 18 ans.
- conduite supervisée (conduite accompagnée possible au-delà de 20h de cours et sur évaluation positive de l'enseignant), dès 18 ans, après échec de l'examen pratique en formation classique ou prévue à l'inscription à l'auto-école.

Le permis probatoire est d'une durée de 2 ou 3 ans.

Campagnes 2015 – Temps forts

Alcool : « 0,2 g c'est zéro verre d'alcool » ; « Quand on tient à quelqu'un, on le retient ».

Jeunes et alcool : « Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ».

Smartphone au volant : « La magie de Noël ».

Téléphone : « Quand vous téléphonez au volant, vous avez la tête ailleurs ».

Deux-roues motorisés : « A moto ou en scooter, sans équipement complet, vous risquez d'y laisser votre peau ».

Blessés de la route et conséquences à vie pour les victimes et leurs proches : « Combien de temps ».

Source : Communication Publicis

Gendarmerie/Sirpa/F. Balsamo

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 (cf. page 142). Il n'existe pas pour l'instant de rendez-vous pédagogiques comme en Autriche qui permettraient de suivre la montée en compétences du jeune conducteur. Par ailleurs, les motocyclistes de moins de 24 ans doivent obligatoirement attendre 2 ans après l'obtention de leur permis A2 avant de suivre la formation de 7h et passer le permis A, qui permet de conduire des engins de plus de 35 kilowatts.

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 sont faites pour convaincre les usagers de la route d'adopter de meilleurs comportements.

Il est essentiel que la campagne soit fondée sur des résultats de recherche et des modèles théoriques pertinents, non seulement pour déterminer les meilleurs prédicteurs du comportement à risque mais également pour aider à concevoir le message de la campagne[1]. Une campagne aura davantage d'effets si elle cible un seul thème bien défini auprès d'un public spécifique. La construction d'une campagne prévoit un public testeur afin d'assister dans le choix des meilleurs messages et approches.

Contrôle et sanction

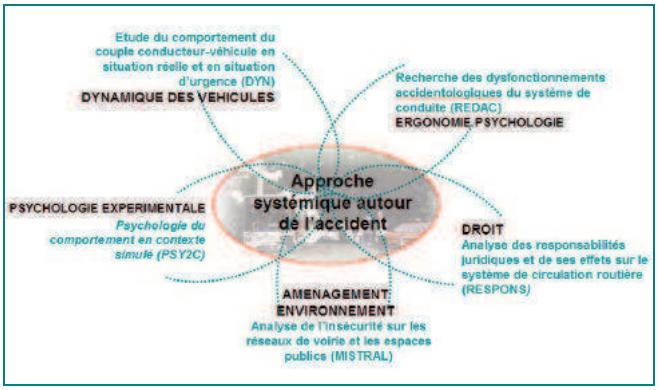
Toute règle ne vaut que si son application est contrôlée et sanctionnée plus ou moins sévèrement selon la gravité du manquement, en particulier en lien avec l'impact potentiel en matière d'accident.

Le non-respect des règles de circulation et de comportement sont des infractions pénales dont le barème a une vocation dissuasive. La sanction, graduelle selon la gravité du manquement, fait partie intégrante de la stratégie de prévention. En 2015, les contrôles des forces de l'ordre et le dispositif du Contrôle Automatisé ont ainsi relevé près de 24,3 millions d'infractions au code de la route[2].

Le permis à points, instauré en 1992, vise à responsabiliser davantage le conducteur. 12,5 millions de points ont été retirés en 2015 (en baisse de - 0,8 % par rapport à 2014).

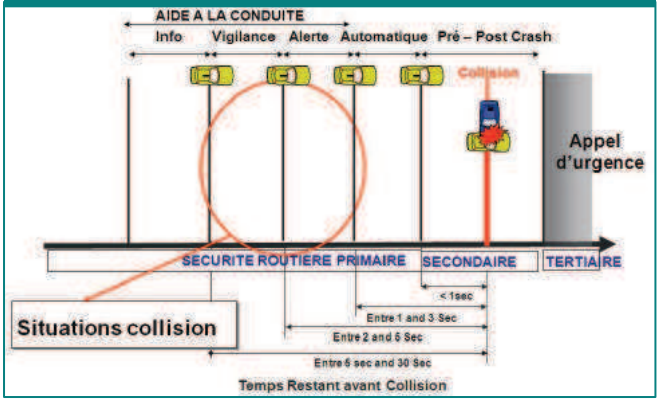
[1] *Projet européen CAST – Campagne de communication sur la sécurité routière – Manuel pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation*, Union Européenne, 2010.
[2] *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2015*, ONISR.

La recherche et les études



Source : IFSTTAR-TS2-LMA

Les aides à la sécurité du conducteur



Source : Internet, projet Inria, https://project.inria.fr/scoref/

Sécurité primaire	Sécurité secondaire	Sécurité tertiaire
	Usagers	
Indicateurs d'exposition au risque lien avec la mobilité Hiérarchisation des facteurs de risque : alcool, drogues, médicaments, vitesse, téléphone au volant, travail, inégalité sociale, comportements	Indicateurs de gravité, facteurs de risque : âge, mode de déplacement vêtements 2RM, casque vélo, équipements lumineux/ réfléchissant	Devenir des victimes (réinsertion, indemnisation, handicaps) Prévention Coût socio-éco de l'insécurité routière SMUR Sanctions
	Véhicule	
Catégorie de véhicule 4R, 2RM, technologies ITS, dispositifs LAVIA, Ethylotest anti-démarrage	Ceinture, airbag, Crash test, Vétusté du véhicule	Feux de détresse
	Environnement	
Signalisation, radars, condition de circulation, météo, offre de transports, inégalités territoriales	Catégorie de réseau, Barrières de sécurité	Bandes d'arrêts d'urgence

Source : http://www.cotita.fr/IMG/pdf/COTITA_accidentalite_epidemiologie_VF.pdf

Le terme d'accidentologie entre dans le vocabulaire en 1968 mais le domaine était déjà investi depuis 1910 par les constructeurs et assureurs. La recherche publique s'organise alors avec le secteur privé et élabore ses concepts et objets de recherche « infrastructures », « comportements » et « véhicules ». Cette science a intégré des domaines touchant aux techniques et technologies (automobile, contrôle), à l'ingénierie (routes, cinétique, détection), aux sciences de la santé y compris la pharmacologie clinique. Son interdisciplinarité couvre les champs des sciences économiques ainsi que ceux des sciences humaines dont l'éducation et la communication sont en permanence renouvelées.

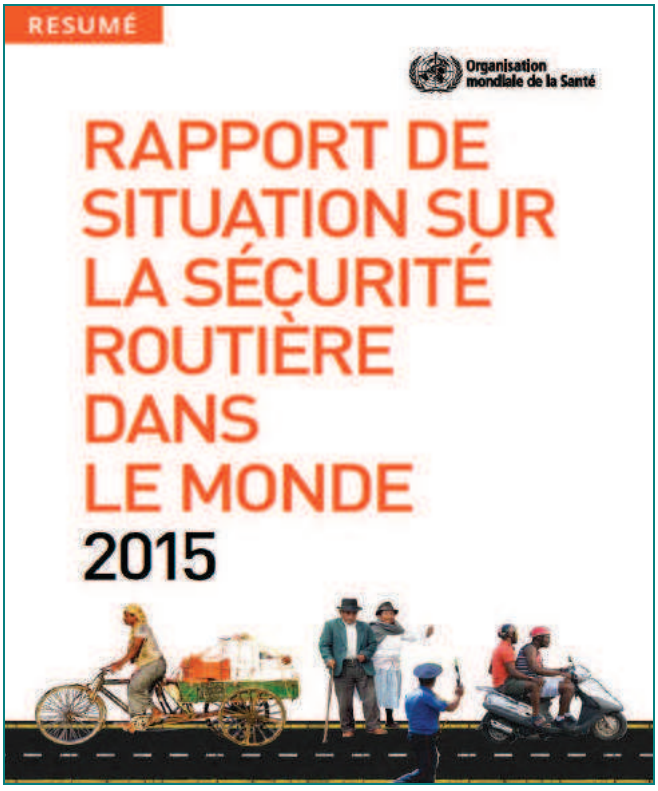
Renforcement d'une discipline

1957 et 1958 sont deux dates clés. Le premier Service médical d'urgence (SMUR) est mis en place à Salon-de-Provence. La gendarmerie nationale a ouvert son centre national de formation à la sécurité routière, destiné à renforcer la culture sécurité routière des personnels de la gendarmerie. Le diplôme d'enseignant de la conduite est créé. Enfin 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 et, selon une approche pluridisciplinaire, des modules de sécurité routière sont dispensés dans les grandes écoles. Après Angers, l'université d'Aix-Marseille a ouvert un master 2 d'ingénierie de formation, de conseil et d'accompagnement de projets intégrant la gestion du risque de la sécurité routière.

Organisation de la recherche

L'interdisciplinarité de la sécurité routière nécessite de faire travailler ensemble les multiples organismes d'études et de recherche. L'IFSTTAR[1] et le Cerema[2] sont les principaux acteurs du réseau scientifique et technique. A ces deux organismes publics s'ajoutent l'INSERR[3] ainsi que des équipes universitaires, des laboratoires du CNRS, des équipes de l'INSERM ou de l'ISPED et l'UTAC qui poursuit un programme d'études des performances des véhicules en cas de choc. La recherche subventionnée par la Fondation Sécurité Routière (FSR) rassemble l'Etat et les entreprises. La recherche privée est également présente avec le LAB et le CEESAR qui travaillent en relation avec les équipes de recherche des constructeurs et équipementiers du secteur automobile.

[1] Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (issu de la fusion au 1er janvier 2011 de l'INRETS (comportement des conducteurs et véhicules) et du LCPC (les infrastructures, leur équipement et leur exploitation).
[2] Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (issu de la fusion au 1er janvier 2014 du CERTU, du SETRA, du CETMEF et des CETE).
[3] Institut national d'éducation routière et de recherche.



Source : IFSTTAR

50 ans de recherche

Des avancées notables ont été réalisées sur la dynamique des tissus et organes, les mécanismes de survenue des blessures, les dispositifs de protection. Aujourd'hui, l'approche systémique tient compte de la psychologie, de la sociologie des comportements et tente d'évaluer entre autres l'acceptabilité sociale et économique des mesures en matière de sécurité routière. En 2015, la recherche et les études financées par la DSCR ont porté sur l'estimation des blessés, les stupéfiants et sur les thématiques de l'accidentalité des personnes vulnérables. Les aspects techniques ont été également étudiés : vitesses via les études détaillées d'accident (EDA), feux récompenses, lignes d'alerte audio tactiles routières, en vue de corriger les sorties involontaires de voie.

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 également organisées, comme les Entretiens du Centre Jacques Cartier. La 28ème édition a porté sur la formation à la conduite. Ces échanges internationaux offrent aux chercheurs la possibilité de mener en coproduction des recherches inscrites notamment au 8ème programme-cadre, connu sous le nom de Horizon 2020. Des forums et réseaux européens (FERSI, ETSC) et internationaux (IRTAD[1]) sont des lieux d'échanges et de partage d'expertise. La Commission européenne soutient de nombreux projets européens (ECODRIVER, SAFE-MOVE, IN-Roads, SCOOP, ERSO[2]). Inspirées par une initiative américaine[3], des enquêtes européennes[4] recueillent des données comparables sur les comportements. L'OMS relaie l'action de prévention avec ses partenaires gouvernementaux et associatifs.

De nouveaux défis

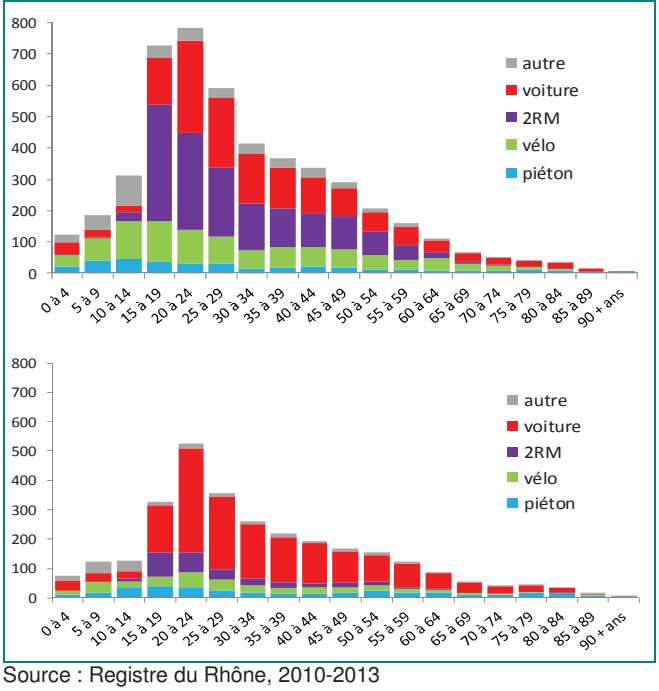
La densification des villes, le vieillissement de la population, le partage de la voirie et les modes de déplacement dits doux ou actifs sont autant de défis pour les chercheurs. Le pôle de compétitivité Mov'eo incite les chercheurs à imaginer une mobilité propre, économe, intelligente, sûre, connectée et accessible au plus grand nombre d'ici 5 à 10 ans. L'expérimentation de la conduite d'une voiture autonome est rendue possible avec la modification de la convention de Vienne. De nouveaux dilemmes apparaissent : quelle priorisation des vies à épargner/blessures à éviter en cas d'accident intégrer dans les calculateurs, celles des occupants du véhicule concerné ou les usagers extérieurs ?

[1] Au sein de l'OCDE, l'IRTAD rassemble 70 membres dans 35 pays.
[2] ERSO, Observatoire européen de la sécurité routière.
[3] AAFTS-survey (Traffic Safety Culture Index).
[4] Projets européens SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk), ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes).

Bilan des blessés dans le Rhône selon le Registre

Equipe	Umrestte (unité mixte de recherche entre l'IFSTTAR et l'UCBL) Arvac (réseau de 245 services de soins au sein d'hôpitaux privés ou publics)
Création	1995
Base de données	L'Arvac met à disposition de l'Umrestte des fiches de notification pour chaque victime et chaque service consulté.
Méthodologie de description lésionnelle des traumatismes	Codage basé sur une échelle internationale de traumatisme, l'**Abbreviated Injury Scale (AIS)**, qui permet une description de la nature et de la gravité des lésions. A chaque code AIS correspond un score de séquelles attendues, l'**Injury Impairment Score (IIS).** Le M.AIS et le M.IIS représentent respectivement le maximum des scores AIS et IIS pour la victime.
Périmètre	Surveillance épidémiologique des victimes d'accident de la route
Mots clés	santé publique, blessés

Répartition des victimes par âge, sexe et usager - *effectifs moyens annuels*



Source : Registre du Rhône, 2010-2013
(n=30 522 victimes, soit 7 630 victimes en moyenne annuelle).

Le Registre permet de réaliser des études complémentaires : étude **AVER**, la **cohorte Esparr** (voir fiches suivantes).

Pour en savoir plus, consulter le site internet du Registre du Rhône

Le Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation routière est un dispositif visant à recueillir, de manière exhaustive toutes les victimes qui consultent un service hospitalier suite à un accident de la route dans le département. Une mesure du CISR d'octobre 2015 prévoit d'étendre le registre à la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Sur la période 1996-2013, le Registre du Rhône a enregistré **162 690 victimes**. Le nombre annuel moyen de victimes diminue : **10 700** sur la première période (1996-2001), **8 600** sur la deuxième (2002-2007) et **7 800** sur la troisième (2008-2013).

Toutes gravités confondues, l'incidence de l'accident de la route est de 435 victimes pour 100 000 habitants, plus élevée chez les hommes (565 / 100 000 hommes) que chez les femmes (315).

En effectif, les hommes représentent 62 % des victimes, et sont davantage victimes en deux-roues, motorisés ou non, que les femmes. A tout âge, y compris chez les enfants, le nombre de victimes de sexe masculin est supérieur à celui de sexe féminin. Dans le Registre du Rhône, les femmes sont plus nombreuses que les hommes en voiture du fait du plus grand nombre de passagères. Désormais, le nombre de conductrices a également dépassé le nombre de conducteurs, mais uniquement pour les blessés de gravité mineure (M.AIS 1). Pour les deux sexes, le pic de fréquence se situe chez les jeunes de 20 à 24 ans.

La grande majorité des victimes est blessée légèrement (M.AIS 1 ou 2). Le décès concerne 0,8 % des victimes, mais 1 % des hommes et 0,4 % des femmes. Les blessés graves (M.AIS 3+) représentent 6,9% des victimes, les trois-quarts de sexe masculin. Au total, 14,1 % des victimes sont hospitalisées. Parmi les hospitalisés, un peu moins de la moitié sont M.AIS 3+ (47 %), mais parmi les M.AIS 3+, 95 % sont hospitalisés.

La plupart des victimes survivantes ne conserveront probablement aucune séquelle de leur accident. 0,8 % auront des séquelles graves (M.IIS 3+) et 35,6 % des séquelles mineures à modérées (M.IIS 1-2). Ces dernières sont beaucoup plus fréquentes chez les femmes du fait de l'importance du « coup du lapin » (IIS 1), qui est la lésion la plus fréquente du Registre. Elle concerne un tiers des automobilistes accidentés, 39 % des femmes et 28 % des hommes.

Répartition des victimes selon la gravité immédiate (M.AIS) – effectif et % ligne

M.AIS 1	M.AIS 2	M.AIS 3	M.AIS 4	M.AIS 5	M.AIS 6	tué
22764	5430	1663	341	82	1	241
74,6 %	17,8 %	5,5 %	1,1 %	0,3 %	0,0 %	0,8 %

Répartition des victimes survivantes selon les séquelles attendues (M.IIS) – % ligne

	M.IIS 0	M.IIS 1-2	M.IIS 3+
Hommes	68,4 %	30,8 %	0,9 %
Femmes	55,9 %	43,5 %	0,6 %

Accidentalité à Vélo et Exposition au Risque (AVER)

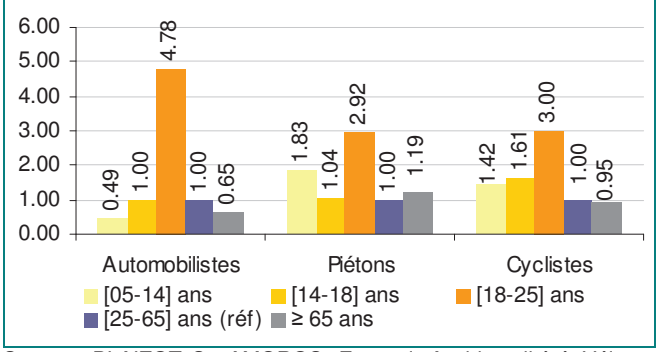
Equipe	Stéphanie Blaizot, Emmanuelle Amoros, Mouloud Haddak, Francis Papon (IFSTTAR)
Achèvement	2012
Base de données	Accidentalité cycliste : Données BAAC et Registre du Rhône Données d'exposition/mobilité : Enquête Ménages et Déplacements (EMD) de Lyon (2006)
Méthodologie	Mettre en relation le nombre de blessés et une mesure d'exposition au risque d'accident, c'est-à-dire une mesure de la mobilité
Périmètre	Risque de traumatismes des cyclistes
Mots clés	vélo, risque d'être blessé, mobilité

Risque relatif d'être blessé (toutes gravités confondues) – référence : les automobilistes

Registre (Rhône)	Pour 1 million de…			
	Usagers	Trajets	Km	Heures
Automobilistes (réf)	1.0	1.0	1.0	1.0
Piétons	0.2	0.2	2.7	0.4
Cyclistes	6.2	8.0	23.5	7.7
Usagers 2RM	37.6	42.5	31.0	42.2

Lecture : risque relatif à la catégorie de référence

Risque relatif d'être blessé selon l'âge
Référence : les 25-64 ans



Source : BLAIZOT S., AMOROS, E. et al, Accidentalité à Vélo et Exposition au risque, IFSTTAR, décembre 2012

Gravité des lésions des 8 939 victimes à vélo - Registre du Rhône (2006-2012)

	M.AIS 1	M.AIS 2	M.AIS 3	M.AIS 4	M.AIS 5	M.AIS 6
tête	911	407	56	62	20	1
face	1819	142	7	1	0	0
cou	247	4	2	1	0	0
thorax	530	70	47	32	1	0
abdomen	329	33	18	7	0	0
colonne	523	73	18	2	11	1
membre sup.	2530	1438	234	0	0	0
membre inf.	2318	456	180	0	1	0
zone externe	1417	0	0	0	0	0

Lecture : 911 cyclistes ont eu une blessure légère (M.AIS 1) à la tête. Une victime peut être atteinte sur plusieurs zones corporelles.

Pour en savoir plus, consulter le portail documentaire MADIS

La part modale du vélo se stabilise au plan national et augmente dans certaines grandes villes. Ce « mode doux » est encouragé dans le cadre du développement durable. Il importe donc de mieux connaître les risques d'accident du vélo, et ce, en regard des autres modes de déplacement.

La mesure de l'exposition au risque

Le risque d'être blessé est estimé par le ratio entre le nombre de blessés et l'exposition au risque, qui correspond à la mobilité (nombre d'usagers, de trajets, de kilomètres parcourus, ou d'heures passées). Le risque cycliste est ensuite comparé à celui des piétons, des deux roues-motorisés et des automobilistes.

Quatre niveaux de gravité sont utilisés : blessés toutes gravités, blessés hospitalisés, blessés graves (M.AIS 3+, voir page 35), et tués. La variation du risque est aussi étudiée selon certaines caractéristiques : âge, sexe, en/hors ville et type d'accident.

Le risque d'accident à vélo est plus élevé qu'en voiture et qu'à pied

Pour un temps de déplacement identique, le risque d'être blessé (toutes gravités confondues) est 8 fois plus élevé en vélo qu'en voiture et 20 fois plus élevé qu'à pied ; il est néanmoins 5 fois moins élevé qu'en deux-roues motorisés.

Chez les cyclistes, le risque d'accident corporel est plus élevé chez les 18-25 ans, chez les femmes, et hors ville. Le risque d'être hospitalisé est plus important chez les hommes que chez les femmes. Cela est vrai aussi parmi les automobilistes.

On observe des différences de risque en fonction du lieu. Ainsi, les cyclistes en ville, sont, par rapport aux cyclistes hors ville, plus souvent blessés :

- en présence d'un tiers, principalement motorisé ;
- lors de trajets liés au travail ;
- avec un port du casque moins répandu ;
- mais sont moins souvent hospitalisés.

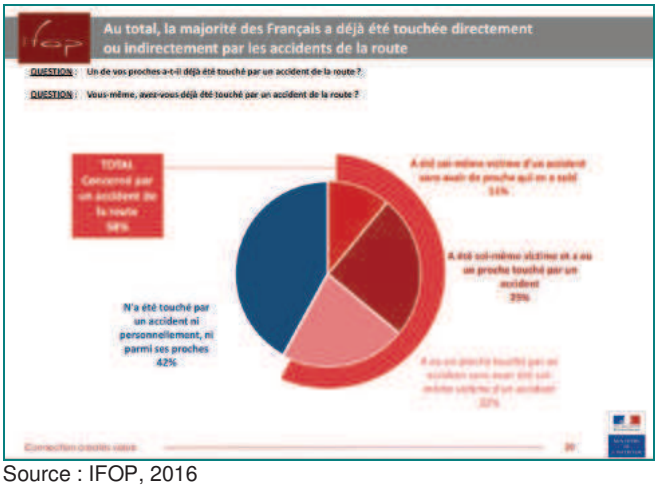
La gravité des lésions chez les cyclistes blessés

Les accidents hors ville sont plus graves au regard des vitesses plus élevées. La gravité varie également selon l'âge : les enfants sont moins gravement blessés en moyenne que les adolescents et les adultes.

Le risque d'être hospitalisé, pour les cyclistes, est 12 fois plus élevé que celui des automobilistes et des piétons ; le taux d'incidence des cyclistes d'être blessés sérieusement (M.AIS 3+) est 16 fois plus élevé que celui des automobilistes, et 10 fois plus que celui des piétons. Le taux d'incidence, pour les cyclistes, d'être tué, est 3 fois plus élevé que celui des automobilistes, et 4 fois plus que celui des piétons.

Impact des accidents de la route dans la population (enquête IFOP)

Equipe	IFOP (département Opinion et Stratégies d'Entreprise) Jérôme Fourquet Jean-Philippe Dubrulle
Achèvement	Janvier 2016
Echantillon	Enquête menée auprès d'un échantillon de 1 005 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus.
Méthodologie	La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, profession de la personne interrogée) après stratification par région et catégorie d'agglomération.
Périmètre	Accidentalité routière
Mots clés	Onde de choc, Victimes directes, indirectes



Source : IFOP, 2016

56 % des personnes ayant subi un accident déclarent que celui-ci a psychologiquement affecté leur famille proche. Cette « onde de choc » se propage bien au-delà de ce cercle restreint au point d'affecter aussi les amis (31 %), la famille élargie (29 %), les collègues de travail (19 %) et les voisins (10 %) des victimes.

Pour en savoir plus, consulter les résultats de l'étude IFOP sur internet.

Les accidents de la route subis par un proche ou par soi-même et les séquelles psychologiques qu'ils peuvent laisser, ont fait l'objet d'une enquête qui montre qu'au sein de la population française, 58 % des Français ont déjà été touchés directement ou indirectement par un accident de la route.

La moitié des Français ont des proches qui ont été victimes d'accidents de la route

47 % des Français connaissent un proche qui a été touché par un accident de la route ; un chiffre qui, rapporté à la population âgée de 18 ans et plus, concerne près de 23 millions de personnes. Tous les milieux et quasiment toutes les générations sont impactés. Dans 35 % des cas, l'accident est intervenu il y a moins de 6 ans, 23 % entre 6 et 10 ans, et 42 % plus de 10 ans.

Les deux tiers des accidents ayant touché un proche sont « graves »

Pour 64 % des personnes dont un proche a déjà été touché par un accident de la route, cet accident était « grave » (dont 33 % pour qui il était « très grave »). Ainsi, près de 15 millions de Français ont un proche qui a été victime d'un « grave » accident de la route.

Au niveau des séquelles psychologiques, « l'onde de choc » des accidents de la route se manifeste longtemps chez les proches des victimes. Pour 50 % des proches, l'événement est encore présent dans leur vie et dans leurs pensées. Cela concerne 12 millions de Français. Cette « onde de choc » perdure de longues années : 48 % des personnes dont les proches ont subi un accident de la route il y a plus de 10 ans, le garde encore à l'esprit, un taux à peine réduit par rapport à celui correspondant à un accident datant de moins de 2 ans (56 %).

Un tiers des Français ont déjà été eux-mêmes victimes d'un accident de la route

36 % des Français déclarent avoir déjà été touchés par un accident de la route. Cela correspond à plus de 17 millions de personnes. Parmi ces personnes personnellement touchées, 28 % déclarent avoir subi un accident grave, ce qui représente 10 % de l'ensemble de la population âgée de 18 ans et plus soit près de 5 millions d'individus. Une personne sur 10 a donc été victime d'un accident de la route qualifié de « grave ».

Rapporté à l'ensemble de la population, on observe ainsi qu'un tiers des Français (34 %) a, soi-même ou parmi ses proches, été victime d'un accident dit « grave ».

Etude et suivi d'une population d'accidentés de la route dans le Rhône (ESPARR)

Equipe de recherche	Martine Hours Pierette Charney Marlène Bernard Laetitia Chossegros Hélène Tardy Charlène Tournier (IFSTTAR/UCBL (UMRESTTE))
Achèvement	2014
Echantillon	Registre des Victimes d'Accidents de la Route dans le Rhône Étude menée auprès de 1 372 victimes d'accidents de la route de tout âge et de toute gravité.
Méthodologie	Inclusion systématique des accidentés en temps réel et suivi à six mois, un an, deux ans, trois ans et cinq ans après l'accident.
Périmètre	Conséquences médicales, sociales, familiales de l'accident sur les victimes et leur famille
Mots clés	qualité de vie, post accident

Pourquoi s'intéresser aux conséquences d'un traumatisme causé par un accident ?

Source : UMRESTTE, 2011

En 2014, l'étude **ESPARR 2** a été initiée avec de nouvelles victimes du Registre de Rhône. ESPARR 2 porte plus spécifiquement sur l'accompagnement dans le temps d'un proche accidenté grave. Elle permettra d'évaluer les dimensions positives et négatives du vécu des accidentés de la route et de leurs familles, et de rechercher les facteurs contribuant à une meilleure résilience au sein de la famille.

Pour en savoir plus, consulter le portail documentaire MADIS

La mesure de la qualité de vie des victimes de la circulation est à ce jour peu utilisée pour comprendre le retentissement des accidents dans la vie quotidienne des victimes et de leur entourage. Cette étude vise à mieux connaître et quantifier la période « post accident » dans ses dimensions sanitaires, familiales, sociales et professionnelles.

L'état de santé des victimes

Six mois après l'accident, près de 89 % des blessés graves et 58 % des blessés légers déclarent ne pas avoir retrouvé un état médical équivalent à celui avant l'accident. 20 % des blessés ont souffert de complications médicales après l'accident.

Un an après l'accident, 16 % des victimes présentent un stress post-traumatique, engendrant une qualité de vie dégradée et un retour tardif au travail. Les symptômes les plus fréquents observés chez les traumatisés crâniens sont l'anxiété (50 % des victimes), les troubles de la mémoire et de l'attention et les troubles de l'humeur.

La prise en charge et le suivi

Le taux de satisfaction pour la prise en charge immédiate est de 92 %. Les patients sont également satisfaits des soins apportés lors de l'hospitalisation mais pointent le manque de personnel, d'information sur les démarches à suivre et le défaut d'accompagnement à la sortie. Les proches se sentent souvent exclus ou isolés lorsque le patient est en réanimation.

La réinsertion professionnelle

L'accident a été à l'origine d'un arrêt de travail pour près de 80 % des blessés légers et 100 % des blessés graves. A six mois, plus de la moitié des blessés graves sont encore en arrêt de travail et au bout d'un an, 32 % n'ont pas encore repris le travail.

Seuls 8 % des blessés légers et 15 % des blessés graves ont bénéficié d'un aménagement ergonomique de leur poste de travail ou des horaires, à leur retour au travail. 7 % des blessés légers et 18 % des blessés graves ont dû changer de projet professionnel.

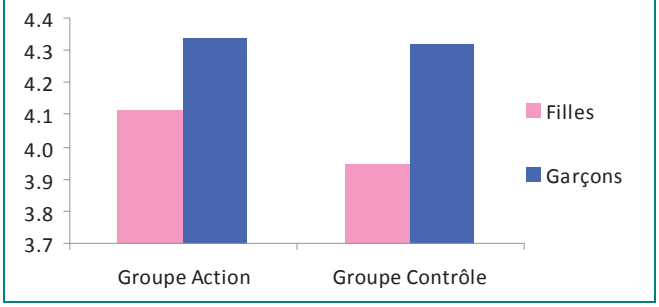
Les répercussions sur les proches

Trois ans après l'accident, plus d'un tiers des proches disent souffrir de problèmes de santé, de couple ou de relations familiales, et d'une modification de leur vie sociale. Les proportions sont plus élevées pour les accompagnants principaux (plus de 40 %) parmi lesquels 12 % ont dû modifier leur activité professionnelle et 20 % ressentent un fardeau modéré ou sévère.

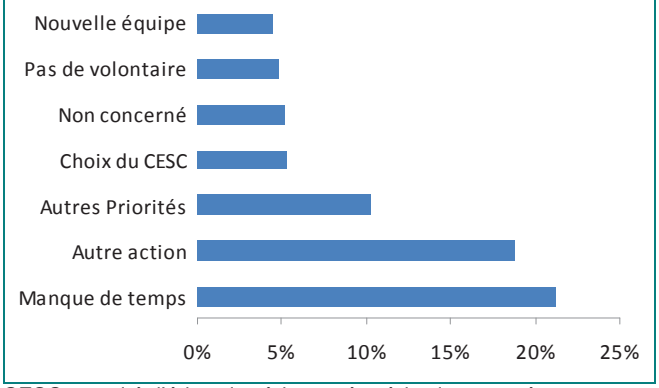
Prévention et Education Routière au Lycée : Evaluation des actions (PERLE)

Equipe	Jean-Pascal Assailly, Julien Cestac, Sami Kraïem, Jean-Marie Burkhardt (IFSTTAR) Jean-François Durand, Emmanuel Dansaut (Cerema)
Partenariat	DSCR-DGESCO
Achèvement	Décembre 2014
Données et Méthodologie	**2012 :** Enquête auprès de 2698 proviseurs et 6 080 élèves ; Focus groups 116 élèves. **2013 :** Enquête auprès de 2066 proviseurs et 4 179 élèves **2014 :** Observations *in situ* des comportements soir et matin Lycée Jean Rostand (Villepinte) et Lycée Emily Brontë (Lognes). **Etude longitudinale 2013-2014 :** 117 proviseurs et 924 élèves 2014
Mots clés	Lycéens, prévention, continuum éducatif, risques, interactions

Différence entre groupe Action et Contrôle pour le risque perçu moyen



Les principaux freins à la mise en œuvre d'Actions d'Education de Sécurité Routière



CESC : comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté
Source : Recherche PERLE, 2014

Pour en savoir plus, consulter le portail documentaire MADIS.

Chaque année 50 % des lycées organisent, pour une partie de leurs élèves, une action en lien avec la sécurité routière. Ce pourcentage représente la sensibilisation d'environ un cinquième d'une génération d'élèves par an. Le principal frein à la mise en place des actions est la concurrence avec les autres missions de l'établissement et les autres sujets de prévention et d'éducation à la citoyenneté. L'évaluation de l'impact de ces actions révèle que les jeunes sensibilisés (groupe action) perçoivent mieux les risques que ceux n'ayant pas été sensibilisés (groupe contrôle). Les actions les plus efficaces sont celles qui ont adopté une approche intégrée de la prévention des comportements à risque et une pédagogie active et ludique du type théâtre, jeux de rôle, etc.

Des marges de progrès

Une des composantes importantes dans le comportement des élèves était la tendance au conformisme avec les pairs. Cette observation invite à favoriser, dans les actions pédagogiques, les témoignages de personnes jeunes, partageant le même langage que les lycéens et avec lesquels les élèves s'identifieront plus facilement. Par ailleurs, il est recommandé de valoriser les comportements de prudence plutôt que de stigmatiser les comportements de prise de risque. Les actions doivent aussi donner des solutions concrètes et adaptées aux situations réelles rencontrées par les élèves. Enfin, des actions focalisées sur les compétences de vie (exemple : affirmation de soi, résistance à l'influence, estime de soi, etc.) devraient être mises en place pour lutter contre les influences négatives subies par les jeunes.

Des comportements à risque

Le Cerema a observé les comportements à risque des élèves aux abords de deux lycées en Ile-de-France. Un élève peut cumuler plusieurs comportements à risque (exemple : traversée au rouge piéton avec baladeur). Parmi les comportements à risque :

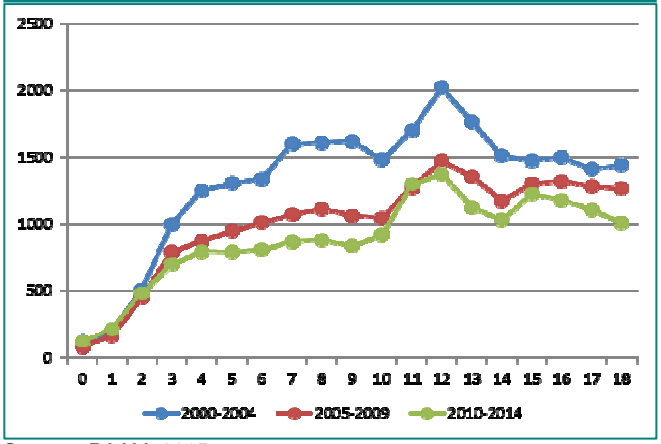
- 51 % sont des traversées au feu rouge piéton ou hors passage-piéton,
- 24 % sont des traversées avec distraction telles qu'un baladeur mp3 ou un smartphone,
- 24 % sont des traversées sans regarder.

Les problématiques des comportements des lycéens sont différentes le matin (plutôt des traversées hors passage-piéton, traversées sans regarder, casque audio sur les oreilles), du soir (non respect du feu rouge piéton, smartphone). Sur un trajet domicile-lycée, seuls le matin, les lycéens vont écouter de la musique ; le soir la sortie des classes se fait en groupe (traversées en bloc mais sans respect du feu rouge piéton), puis les jeunes restent en contact via leur smartphone.

Piétons Adolescents: Accidentologie et Mobilité (PAAM)

Equipes	Marie-Axelle Granié, Thierry Brenac, Elisa Maitre, Jean-François Peytavin, Florent Varet, Maud Hidalgo, Cécile Coquelet, Dominique Fleury. (IFSTTAR, TS2-LMA) Florence Huguenin-Richard, Killian Courtille, Florence Bonnaud. (Université Paris Sorbonne, ENEC UMR 8185 CNRS) Thierry Saint-Gérand, Mohand Medjkane, Abdelkarim Bensaïd, Emmanuel Bonnet, Eliane Propeck-Zimmermann. (Université de Caen, UMR IDEES 6266 CNRS)
Achèvement	Novembre 2015
Méthodologie	PV au 50ème sur France entière (2006-2010) ; Lille métropole : 463 victimes piétons de 10-15 ans (PV) et enquête Ménages Déplacements de 2006. 2 enquêtes sur 6 collèges de Lille métropole : plus de 2 800 collégiens de 10 à 16 ans interrogés.
Périmètre	Déplacements des collégiens
Mots clés	Accidentalité, Mobilité, Piétons, Collégiens, Normes sociales, Risques, Règles

Nombre total d'accidentés piétons par années d'âge (période de 5 ans cumulés)



Source : PAAM, 2015

Pour en savoir plus, consulter le portail documentaire MADIS

Cette recherche financée par la FSR confirme le pic d'accident piéton entre 11 et 13 ans en France, comme dans beaucoup de pays industrialisés, à l'entrée dans l'enseignement secondaire. Cette étude montre que les accidents se produisent majoritairement les jours ouvrés (85 %), particulièrement le mercredi (20 %), en pleine journée (77 %) ou de nuit avec éclairage allumé (14 %). 50 % des accidents ont lieu à moins de 650 m du domicile et 75 % à moins de 500 m du collège, dans des zones à forte densité de trafic, plutôt lors de traversée de voies principales. Les scénarios typiques d'accident relèvent davantage d'un manque d'anticipation réciproque que d'un manque de visibilité. Les TC et des piétons accompagnants (pairs ou adultes) jouent un rôle important, direct et indirect, dans les accidents piétons des collégiens.

La mobilité des collégiens

L'analyse de leur mobilité montre que, quotidiennement, 31 % d'entre eux sont passagers de voiture (25 % quasiment jamais), 24 % utilisent les TC et 77 % la marche (surtout chez les familles modestes ou monoparentales). Les parents, par le niveau de supervision et le choix de l'établissement scolaire, impactent fortement la fréquence de la marche à pied. Celle-ci n'augmente pas avec le passage au collège, mais l'accompagnement par l'adulte est remplacé par celui des pairs. L'utilisation des TC augmente avec l'âge, au détriment de la voiture et de la marche, tandis que les différences de sexe dans la mobilité (plus de vélo et de TC chez les garçons, plus d'accompagnement et de marche chez les filles) ne sont visibles que jusqu'en 5ème.

Les déterminants des comportements

Les deux enquêtes auprès des collégiens montrent que ce sont les collégiens les plus âgés, ceux scolarisés en centres urbains, ceux issus de familles modestes, ceux qui sont les moins supervisés, mais aussi ceux qui ont les comportements les plus masculins et ceux qui perçoivent le moins les risques et les transgressions qui déclarent le plus de comportements piétons à risque accidentel. De plus, les collégiens justifient leurs perceptions et leurs comportements à risque par les comportements à risque qu'ils attribuent à leurs parents et à leurs pairs.

Perception des environnements de marche

Les collégiens perçoivent la présence et le niveau d'entretien des dispositifs pour les piétons (trottoirs, feux, passages piétons) comme des symboles de la prise en compte des piétons, affectant leur perception de l'agrément et de la sécurité des environnements de marche. La présence des pairs est perçue comme un facteur d'agrément, mais aussi de sûreté des trajets à pied, face à la crainte des mauvaises rencontres.

Accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs

Equipe	Marine Millot, pilote Valérie Battaglia, Bertrand Deboudt, Emmanuel Dansaut, Anne-Marie Ducassou, Jerôme Hervé, Delphine Le Berre, Rémy Marsolat, François Tortel, Mélanie Vincent, Benoit Hiron, Dominique Bertrand (Cerema) Marine Blancheton (STRMTG)
Achèvement	Juin 2015
Base de données	BAAC et procès verbaux Base accidents du STRMTG
Méthodologie	Analyse de 443 procès-verbaux d'accidents de piétons sur les rues réaménagés avec couloirs réservés aux bus et tramways de 8 villes, sur une période de 5 ans.
Mots clés	sécurité, piétons, transports en commun

Accidents étudiés dans 8 villes au regard des kilomètres parcourus

	Tram (longeur en km)	Bus (longeur en km)	Période d'étude	Nombre d'accidents piétons (BAAC)	Nombre d'accidents piétons ayant pu être étudiés (PV)	Nombre d'accidents piétons tram (PV)	Nombre d'accidents piétons bus (PV)
Rouen	12	11,5	2007-2011	55	49	27	22
Montpellier	23		2008-2012	58	40	40	
Lille		1,6	2007-2011	24	20		20
Bordeaux	32,1		2009-2011	105	98	98	
Lyon		14,6	2010-2012	109	74		
Nantes	39,9	12,6	2011-2012	54	40	32	74
Strasbourg	16,2		2008-2012	93	88	88	8
Ile-de-France		4,5	2007-2011	46	34		34
Total	**123,2**	**44,8**	**5 ans**	**544**	**443**	**285**	**158**

Source : Etude des accidents piétons sur des rues avec aménagements de sites de transports collectifs – 1ère phase, Cerema, 2015

Trois principaux scénarii types d'accidents :

- des piétons traversant l'ensemble de la rue et se faisant heurter sur la 1ère voie de tramway qu'ils rencontrent, avec souvent un manque de prise d'information ou de captation de l'attention.
- des piétons traversant subitement en station hors passage délimité pour rejoindre l'autre côté et se faisant heurter par un tramway qui arrive.
- des piétons se précipitant pour accéder ou descendre du transport collectif et se faisant heurter par un véhicule routier sur les voies adjacentes.

Pour en savoir plus, consulter le site du Cerema.

Avec le développement des voies réservées aux TC (bus et tramways) ces dix dernières années et la complexification de l'espace urbain, les piétons sont confrontés à des problèmes spécifiques. En 2014, les piétons sont impliqués directement dans 48 % des accidents avec tramway et dans 36 % avec bus. L'examen de cette accidentalité doit prendre en compte :

- **l'insécurité directe** (chocs entre les piétons et les transports collectifs circulant dans les voies réservées aux transports en commun),
- **l'insécurité indirecte** (accidents où le TC n'est pas impliqué directement mais où le véhicule ou son aménagement a contribué à la survenue de l'accident).

L'aménagement urbain

66 % des accidents piétons ont un lien avec le système de transport collectif (véhicule ou aménagement). Les « stations » sont un enjeu fort de l'accidentalité piétonne, concentrant 55 % des accidents directs et 70 % des accidents indirects.

Pour les tramways, le taux d'accidents piétons est plus élevé quand la plateforme tramway est au centre de la voirie et entourée de voies routières. Pour les bus, les couloirs de bus bilatéraux, c'est-à-dire positionnés de part et d'autre de la voirie, ont un taux d'accident piéton très élevé.

L'insécurité indirecte et directe

Dans les rues aménagées avec des sites réservés aux bus, les accidents piétons directs sont de l'ordre de 19 % pour 32 % d'indirects. Avec les tramways les pourcentages des heurts directs sont de 33 % et de 30 % de heurts indirects. Sur l'échantillon étudié, les piétons heurtés par un transport collectif n'étaient pas utilisateurs d'un TC (60 %), alors que ceux accidentés indirectement étaient majoritairement utilisateurs d'un TC (78 %).

Les piétons accidentés avaient à 54 % moins de 30 ans (29 % entre 11 et 20 ans, 19 % entre 21 et 30 ans). Le ratio d'accidents impliquant les 14-24 ans était sensiblement supérieur à celui de toutes les rues des agglomérations de plus de 360 000 habitants (33 % contre 17 %), à l'inverse des 0-13 ans (14 % pour 22 %). Le taux d'accidents piétons, par kilomètre parcouru, était comparable sur les sites réservés aux bus et aux tramways et représentait 50 % des 14-25 ans. Les accidents mortels concernaient dans 7 cas sur 10 des personnes de 65 ans et plus.

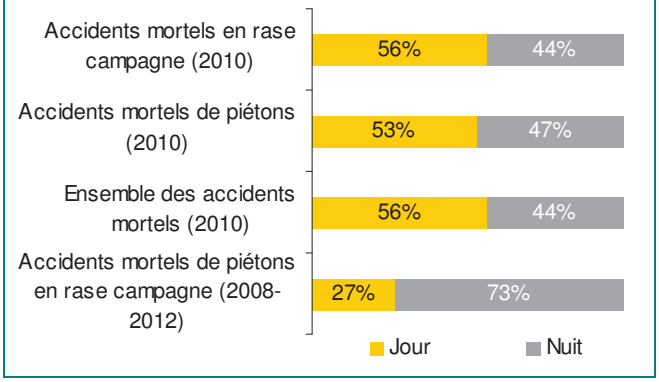
Des facteurs aggravants

Dans les accidents directs avec tramway, 17 % des piétons impliqués étaient sous l'emprise d'un distracteur (téléphone portable, écouteurs, ...), 13 % sous l'emprise de l'alcool et 13 % avaient un handicap majoritairement sensitif.

Mécanismes d'accidents de piétons de nuit en rase campagne

Equipe de recherche	Florence Decouzon, Thomas Ojardias (Cerema)
Achèvement	2016
Echantillon	156 procès verbaux d'accidents de 2011
Méthodologie	Étude d'enjeux à partir du fichier BAAC (2008-2012) Étude des mécanismes d'accident à partir de l'exploitation de 156 PV d'accidents et définition de 9 scénarios
Périmètre	Accidents de piétons de nuit hors agglomération et hors autoroute
Mots clés	piéton, nuit, rase campagne

Une proportion élevée d'accidents mortels de nuit des piétons en rase campagne



Le scénario de chaque accident correspond à la succession de 4 situations :

- **situation de conduite** : véhicule circulant sur la chaussée ; piéton marchant dans le sens des véhicules, en sens inverse ou immobile ; piéton seul ou en groupe, dans un état alcoolisé ou non
- **situation d'accident** : conducteur détectant le piéton trop tard ou ne le voyant pas ou conducteur perdant le contrôle en raison de sa vitesse
- **situation d'urgence** : conducteur faisant une manœuvre pour éviter le piéton ou conducteur n'ayant pas de réaction
- **situation de choc** : véhicule heurtant le piéton

Entre 2010 et 2012, la mortalité des piétons hors agglomération a augmenté de 13 %, soit 620 accidents engendrant 710 blessés et 130 tués par an. Cependant peu d'études se concentrent sur les accidents hors agglomération et hors autoroute.

Une première étude d'enjeu du Cerema a mis en évidence la forte proportion d'accidents de nuit en rase campagne touchant les piétons. Cette seconde étude vise à mieux connaître ce type d'accident.

L'alcoolémie du piéton, facteur déterminant de l'accident

54% des piétons blessés et 63% des piétons tués présentent des taux d'alcoolémie positifs. En tout, 77 accidents sur 156, soit près de 50%, impliquent un piéton alcoolisé.

Plus spécifiquement pour les 47 accidents impliquant un piéton marchant sur la chaussée avec facteur alcool ou stupéfiant, 44 piétons sont alcoolisés (avec un taux médian de 1,67 g/l) et 12 sont sous l'influence de produits stupéfiants ou médicamenteux. Il s'agit d'hommes pour 38 cas et de femmes pour 9 cas. Dans 11 cas, le conducteur ne voit pas le piéton et dans 31 cas il le voit trop tard. Le conducteur fait une manœuvre pour éviter le piéton dans 25 cas et n'a pas de réaction dans 16 cas.

Le piéton très souvent non vu

Dans 5 cas, il n'y a pas d'interaction directe entre le conducteur et le piéton (véhicule en perte de contrôle non liée à la présence du piéton). Dans un tiers des autres cas, le piéton n'est pas vu, y compris dans les rares cas où le piéton portait des vêtements visibles. Dans les autres cas, il est vu trop tard. Le conducteur réalise une manœuvre d'évitement dans seulement la moitié des accidents étudiés.

Scénario	Nombre de cas
piéton sur chaussée, **non vu ou trop tard**, dont :	90
- piéton **non sobre**	47
- piéton sobre	33
- piéton faisant du stop « agressif »	10
piéton traversant une voie, **souvent alcoolisé, non vu ou trop tard**	27
piéton présent près d'un véhicule en panne ou accidenté, **non vu ou trop tard**	11
piéton sortant ou juste sorti d'un véhicule stationné, **non vu ou trop tard**	11
piéton présent à proximité de son véhicule stationné, **non vu ou trop tard**	7
véhicule en perte de contrôle, heurtant un piéton hors chaussée	5
interaction entre 2 véhicules entraînant une **manœuvre d'ajustement** puis un choc sur piéton	4

Freinage d'urgence motos vs voitures particulières

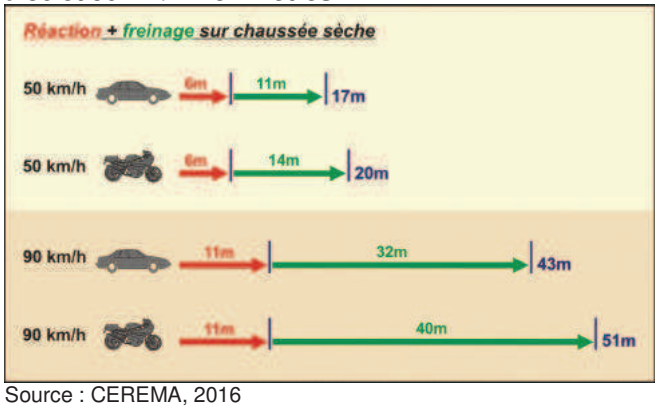
Equipe de recherche	Eric Violette (Cerema) Pierre-Jean Le Bec (UTAC CERAM)
Achèvement	Janvier 2016
Méthodologie	Essais sur piste sur chaussée sèche, par des conducteurs professionnels, à 50 et 90 km/h
Périmètre	Comparaison des capacités de freinage d'urgence des motos par rapport aux voitures particulières
Mots clés	freinage, distances d'arrêt, surconfiance

Distances d'arrêt moyennes, à 50 et 90 km/h – en mètres

Essais	Distance d'arrêt moyenne	Ecart type	Minimum	Maximum
Yamaha-50km/h	20.0	1.5	16.9	21.7
Yamaha-90km/h	51.1	2.4	46.8	56.5
Clio-50km/h	16.7	1.2	14.7	19.9
Clio-90km/h	43.4	2.6	40.2	50.0

Source : CEREMA, 2016

Temps de réaction et distances de freinage, à 50 et 90 km/h – en mètres



Source : CEREMA, 2016

Cette étude a été valorisée dans le cadre de la **campagne de sensibilisation « Motos » 2016** par la diffusion d'un message fort :

« à 50 km/h, une moto parcourt en moyenne 3 mètres de plus qu'une voiture pour s'arrêter. Cet écart est a minima de 7,50 mètres à 90 km/h. »

L'objectif et de faire évoluer les idées reçues sur les distances de freinage à moto.

Pour en savoir plus, consulter le site de l'ONISR

Cette étude vise principalement à disposer de données actualisées, précises et comparables sur les performances de freinage des motos et des voitures particulières en situation de freinage d'urgence.

Les conditions de réalisation des essais sur piste

Afin de maîtriser un maximum de paramètres d'influence, les essais ont été réalisés dans une situation de conduite simple (freinage d'urgence en ligne droite à 50 et 90 km/h), avec des conditions externes favorables (route sèche et sur piste), par des conducteurs professionnels[1] aptes à effectuer les manœuvres en toute sécurité.

La moto et la voiture[2] retenues ont été instrumentées pour mesurer et recueillir la cinématique longitudinale du freinage d'urgence depuis un top initial jusqu'à l'arrêt du véhicule. Ce recueil, effectué avec le concours de l'UTAC, a permis l'exploitation et l'analyse de 44 freinages de moto et 62 freinages de voiture légère.

Les résultats des comparaisons des performances de freinage

Les informations recueillies montrent :

- Un temps de réaction identique pour une même population amenée à réaliser une manœuvre de freinage d'urgence avec une moto et une voiture particulière,
- Une performance de freinage du couple motocycliste/moto inférieure à celle réalisée par le couple conducteur/voiture,
- Une distance d'arrêt moyenne plus longue pour la moto par rapport à la voiture particulière.

L'augmentation des distances de sécurité et la modération de la vitesse sont donc indispensables aux motocyclistes pour diminuer les risques de collision et de perte de contrôle.

Ces différences de distances de freinage sont des distances minimales, relevées avec des pilotes avertis des circonstances ; elles sont assurément majorées avec de simples conducteurs. Dans la manœuvre de freinage d'une automobile, le conducteur est assis calé contre son siège et appuie sur une pédale. Lors du freinage sur motocyclette, le conducteur doit gérer l'équilibre et, les 2RM n'étant souvent pas équipés de répartiteur, exerce une pression simultanée sur les freins arrière pour garantir la stabilité puis avant ; l'action sur le frein avant impacte la direction, le levier étant placé sur le guidon. Sur une automobile, les fonctions de guidage et de freinage sont totalement dissociées.

[1] Testeurs conduisant les deux véhicules alternativement.
[2] Modèles les plus vendus en France en 2014. Pour la voiture test : Renault Clio IV (avec ABS et Aide au freinage d'urgence) – Pour la moto test : Yamaha MT-07 (avec ABS, sans répartiteurs de frein).

Accidents de deux-roues motorisés contre glissières métalliques

Equipe d'étude	Axel Thieulin, Valentine Darrieus (DTecITM), Bérengère Varin et Olivier Bisson (DTer NC), Delphine Le Berre (DTer CE) (Cerema)
Achèvement	Septembre 2014
Méthodologie	Analyse statistique globale sur les données du BAAC Analyse qualitative de 282 procès-verbaux (PV)
Périmètre	Accidents de 2RM sur la période 2005/2009, hors agglomération
Mots clés	Glissières métalliques, lisses inférieures

Répartition des accidents selon les réseaux routiers – 2005/2009

	Autoroute	Route nationale	Route départementale
Part des accidents de motos contre GM	**32%** soit 276 accidents	**21%** soit 185 accidents	**43%** soit 373 accidents
Part des tuées lors des accidents de motos contre GM	**31%** soit 60 tués	**26%** soit 50 tués	**41%** soit 79 tués

Source : DARRIEUS, V. *et al., Accidents de deux-roues motorisés contre glissières métalliques*, Cerema, septembre 2014

Exemple d'un écran inférieur motocycliste endommagé

Source : Cerema, Direction territoriale Normandie-Centre

Les accidents corporels de 2RM contre glissières métalliques représentent **0,7 %** de l'ensemble des accidents corporels en France.

2,3 % des personnes tuées en France hors agglomération sont des usagers de 2RM tués dans des accidents contre glissières métalliques.

Environ 30 % des accidents mortels des usagers de 2RM ont lieu lors de heurts contre obstacles fixes notamment les glissières métalliques (GM) et les arbres. L'installation de lisses inférieures de protection (« lisses motocyclistes »), encadrée par la circulaire n°99-68[1], évite à l'usager en cas de chute de glisser sous le rail et de heurter les supports.

Accidents 2RM contre glissières : un enjeu quantitatif faible mais avec des conséquences graves

Les accidents contre glissières métalliques sont moins fréquents chez les motocyclistes que chez les usagers de voitures de tourisme (2,7 % contre 4,6 %). Mais ils ont des conséquences plus graves (5,5 % de tués contre 3,4 %). De plus, les accidents de 2RM contre glissières métalliques sont deux fois plus nombreux avec blessés hospitalisés que les accidents de véhicules de tourisme contre GM.

Bien que peu nombreux, les accidents de 2RM contre glissières métalliques sont graves mais moins mortels lorsque la glissière est équipée d'une lisse. Elles ne garantissent toutefois pas la survie du motocycliste ; les séquelles de l'accident sont différentes mais peuvent être tout aussi graves.

Les pistes d'actions pour améliorer la sécurité des usagers

Lors des accidents étudiés, sur le réseau national, 40 % des GM étaient équipées de lisses décrites à la circulaire n°99-68 qui prévoit une installation lors du remplacement des rails ou lors de nouveaux aménagements, dans certains types de virage.

Si les critères géométriques établis pour l'implantation des lisses 2RM sont globalement pertinents au regard de la répartition constatée des accidents, il est difficile de généraliser l'ajout de ce dispositif sur un linéaire important de glissières.

L'étude recommande de vérifier que l'emploi des glissières est pertinent (les obstacles ayant pu évoluer) et qu'il n'existe pas de solution technique (adoucissement de pente de talus, enfouissements des réseaux) qui permettrait de les supprimer ou de déplacer les obstacles hors zone de sécurité, sans pénaliser d'autres catégories d'usagers.

Même s'ils constituent des obstacles ponctuels, les supports à sécurité passive, qui se détachent ou se déforment lors du choc sans provoquer de décélération dangereuse, permettent de réduire très sensiblement les risques pour les deux-roues motorisés, en particulier car ils peuvent éviter la pose d'une centaine de mètres de glissière.

[1] Circulaire n°99-68 du 1er octobre 1999 relative aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes

Comparaison internationale

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) suit l'évolution de la situation au moyen de son *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* – voir WHO Global Status Report for Road Safety 2015.

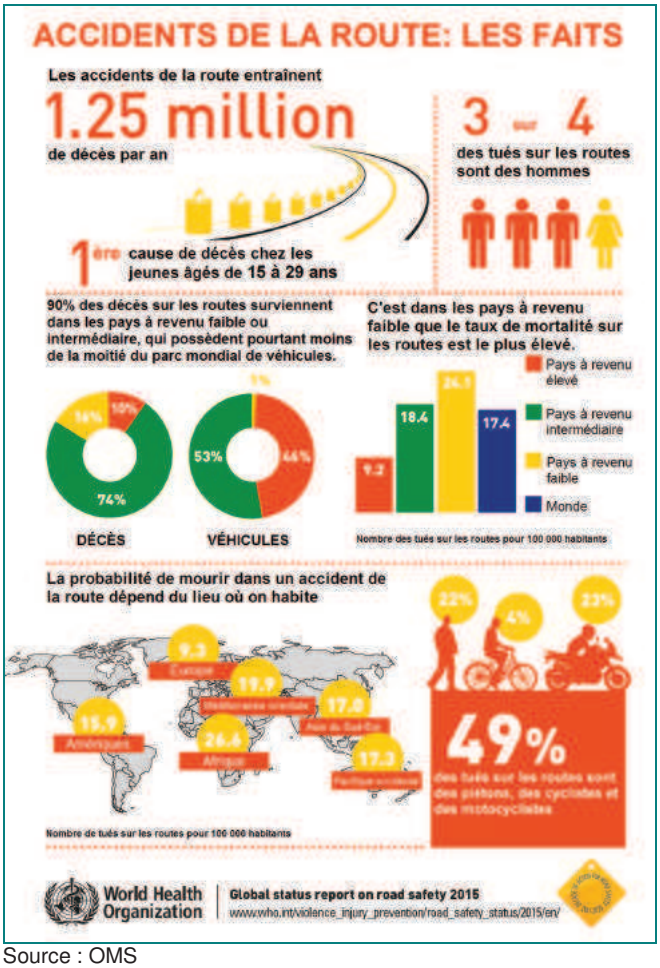
La base de données alimentée par l'IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group), permet de réaliser des comparaisons entre pays de l'OCDE – voir pages 150-153.

Le guide des bonnes pratiques sur le permis à points « BestPoint Handbook » présente les points communs et la variabilité des systèmes en place en Europe en 2011.

Consommation annuelle d'alcool par personne de plus de 15 ans et différents alcools consommés (en litres d'alcool pur consommé)

	Consommation	Bière	Vin	Spiritueux	Autres
Portugal	12.9	4.0	**7.1**	1.5	0.4
France	12.2	2.3	**6.8**	2.8	0.2
Allemagne	11.8	**6.4**	2.1	3.3	0.0
Royaume-Uni	11.6	**4.3**	3.9	2.6	0.8
Espagne	11.2	**5.6**	2.2	3.1	0.2
Canada	10.2	**5.2**	2.2	2.8	0.0
Etats-Unis	9.2	**4.6**	1.6	3.0	0.0
Brésil	8.7	5.2	0.3	**3.1**	0.1
Japon	7.2	1.4	0.3	**3.7**	1.8
Italie	6.7	1.5	**4.4**	0.7	0.0

Source : OMS, Global status report on alcohol and health 2014



Source : OMS

Accidentalité

D'après l'OMS, 1,25 million de personnes sont tuées sur les routes dans le monde chaque année. Presque la moitié d'entre elles sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés).

Une étude de l'OMS compare les consommations d'alcool pur par personne de plus de 15 ans selon les pays. La France se situe au 19ème rang mondial.

Textes internationaux

A partir des années 1930, plusieurs conventions se sont réunies dans le but de réaliser un système uniforme de signalisation routière, pour augmenter la sécurité du trafic routier et faciliter la circulation routière internationale. La convention sur l'unification de la signalisation routière a été conclue à Genève le 30 mars 1931, la convention sur la circulation routière à Genève le 19 Septembre 1949, et la convention de Vienne sur la signalisation routière le 8 Novembre 1968. La France a ratifié ces conventions : l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes uniformise les différents types de signalisation en vigueur sur le territoire français.

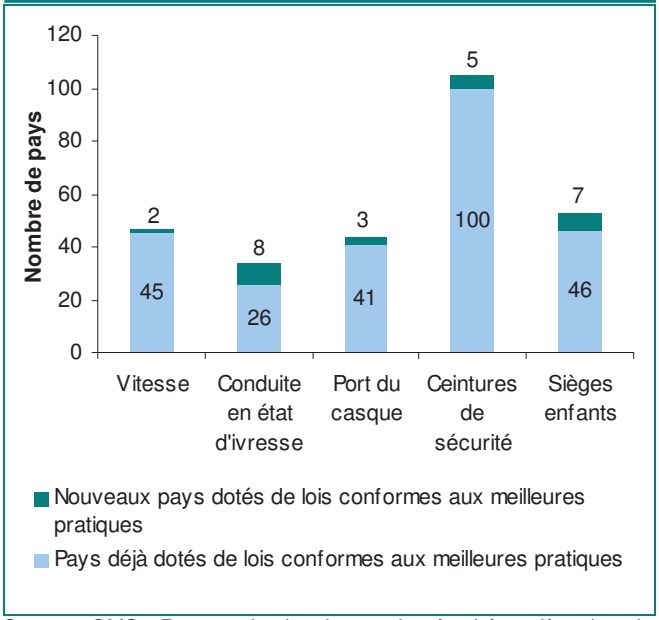
L'Assemblée Générale des Nations Unies a proclamé 2011-2020 « Décennie d'action pour la Sécurité Routière », lors de la résolution 54/255 approuvée en 2010 par 100 pays, et a adopté un Plan mondial 2011-2020. En septembre 2015, les Nations Unies ont adopté un Programme de développement durable à l'horizon 2030. Parmi ses 17 objectifs, la cible 3.6 est de diviser par deux le nombre de décès et de traumatismes dus à des accidents de la circulation d'ici à 2020.

Stratégies nationales

La plupart des pays ont établi des stratégies nationales composées :

- d'une vision (« Towards Zero » pour l'Union Européenne, « Rethink road safety » pour le Canada, « Working together to build a safer road system » pour le Royaume Uni, « Safe System » et/ou « Vision Zero » pour plusieurs pays),
- d'objectifs de réduction de la mortalité entre 2010 et 2020 (de 20 % pour le Chili, 30 % pour l'Australie, 40 % pour l'Allemagne, 50 % pour de nombreux pays) voire des blessés graves (de 30 % pour l'Australie et l'Irlande, 35 % pour l'Espagne, 40 % pour l'Autriche, 50 % pour la Hongrie),
- d'indicateurs prioritaires (la sécurité des enfants, la vitesse, l'alcool au volant),
- de plans d'actions associés validés pour la période 2010-2020 ou des périodes de durées entre 4 et 12 ans.

Modifications de la législation portant sur les facteurs de risques comportementaux – 2011-2014



Source : OMS - Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde (2015)

Densité de tests alcool en Europe (données 2015)

Pays	nb de tests pour 1000 hab
Pologne, Estonie	> 400
Finlande	279
France, Slovénie, Autriche	150-200
Suède, Hongrie, Chypre	100-140
Lituanie, Irlande, Roumanie	< 100

Source : ETSC, PIN Flash Report on Enforcement, June 2016

Permis à point dans les pays d'Europe – infractions prises en compte (données 2011)

Infraction	nombre de pays	Infraction	nombre de pays
excès de vitesse	20	non-respect traversée piéton	11
franchissement feu rouge	17	distance inter-véhiculaire	11
règles de priorité	17	papiers du véhicule	11
fuite après l'accident	16	non-respect passage à niveau	10
non-respect signalisation	15	chargement mal attaché	9
conduite avec alcool	14	contresens	9
dépassement dangereux	14	port du casque	8
comportement dangereux	13	stationnement	8
non port de la ceinture	13	feux du véhicule	7
conduite sans permis	12	sièges enfants	7
état du véhicule	12	mise en danger passagers	5
utilisation du téléphone	12	formalités (sans assurance)	4
conduite sous stupéfiants	12	temps de repos/conduite (PL)	2
auteur de l'accident	11		

Source : BestPoint Handbook (2012)

Facteurs clés

D'après l'OMS, au cours des trois dernières années, 17 pays représentant 409 millions d'habitants ont modifié leurs lois portant sur un ou plusieurs facteurs de risque clés relatifs aux accidents de la circulation (l'alcool, la vitesse, le casque motocycliste, la ceinture de sécurité et les sièges auto pour enfants), afin de les rendre conformes aux meilleures pratiques. Les grands thèmes d'action suivis au plan international sont la conduite en état d'ébriété, les vitesses maximales autorisées, les équipements de protection (port du casque pour les usagers de deux roues motorisés, port de la ceinture de sécurité et sièges enfants pour les usagers de véhicules carrossés).

Le seuil d'alcoolémie maximal autorisé est en général de 0,5 g/l d'alcool dans le sang (en France c'est le seuil contraventionnel). Le Canada, le Royaume-Uni (hors Ecosse), les Etats-Unis appliquent encore des seuils à 0,8 g/l, alors que la Hongrie et la République Tchèque sont à 0 g/l. En revanche de nombreux pays ont introduit des seuils plus bas pour les conducteurs professionnels, les jeunes ou les conducteurs novices.

Légiférer est vu comme un premier pas de prise de conscience et de communication des messages clés de sécurité. Une mesure précise n'aura pas le même effet selon le contexte culturel (habitudes festives, sens de la sécurité en général…) ou économique (trafic routier dense contraignant les vitesses, routes en mauvais état soudainement rénovées et favorisant les vitesses élevées, véhicules vétustes ou utilisés en surcharge…). En complément des analyses de l'accidentalité, deux types d'informations sont recherchés pour appréhender l'efficacité de ces mesures : l'état des contrôles des forces de l'ordre (en nombre et en ressenti) et les attitudes en circulation (vitesses moyennes pratiquées, taux de port de la ceinture, du casque - cf. tableaux IRTAD pages 150-153).

Permis à points

21 des 28 pays membres de l'Union Européenne ont peu ou prou un système de permis à points. Il s'applique à tous les conducteurs, sauf à Malte et aux Pays-Bas où il est limité aux conducteurs novices. 1 à 6 points sont assignés selon la gravité des infractions, à l'exception de l'Autriche, du Danemark, de la Finlande et des Pays Bas qui ne comptabilisent que le nombre des infractions. La plupart des pays prévoit entre 12 et 18 points sur le permis, le maximum étant en Bulgarie avec 39 points ; ces nombres sont souvent réduits pour les conducteurs novices (6 points au lieu de 12 en France et au Royaume-Uni, 8 au lieu de 12 en Espagne, 10 au lieu de 16 en Lettonie, 20 au lieu de 24 en Pologne).

SAPEURS
POMPIERS

Annexes

Le BAAC 136
Le fichier national des accidents 137
Les grandes dates de la sécurité routière 138
Le barème de retrait de points 142
La démographie 143
Le réseau routier 144
Le parc automobile des ménages 146
Le parc deux-roues motorisés des ménages 148
Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD 150
Accidentalité par département 154
Les données brutes des victimes des accidents de la circulation 156
Les données brutes des conducteurs impliqués, métropole 162
Les séries longues du BAAC 164
Bibliographie 172
Glossaire et sigles 174

BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION

IDENTIFIANT

CODE UNITE (3–9) | NUMERO DE PV (10–14) | N° FEUIL (15) | ETABLI PAR (17)

ETABLI PAR:
1 - Gendarmerie nationale
2 - Préfecture de police de Paris
3 - C.R.S
4 - P.A.F
5 - Sécurité Publique

1 – CARACTERISTIQUES

LUMIERE (29)
Plein jour - 1
Crépuscule ou aube - 2
Nuit sans éclairage public - 3
Nuit avec éclairage public non allumé - 4
Nuit avec éclairage public allumé - 5

DATE (jour 18, mois 20, an 22) – **HEURE** (heure 25, minute 27)

LOCALISATION (36)
Hors agglomération - 1
En agglomération - 2

CODE INSEE LIEU ACCIDENT : Département (30) – Commune (33)

INTERSECTION (37)
1 - Hors intersection
En intersection ou à proximité immédiat
2 - En X
3 - En T
4 - En Y
5 - A plus de 4 branches
6 - Giratoire
7 - Place
8 - Passage à niveau
9 - Autre

CONDITION ATMOSPHERIQUE (38)
Normale - 1
Pluie légère - 2
Pluie forte - 3
Neige - grêle - 4
Brouillard - Fumée - 5
Vent fort - tempête - 6
Temps éblouissant - 7
Temps couvert - 8
Autre - 9

TYPE DE COLLISION (39)
Accident impliquant :
- deux véhicules
1 - Frontale
2 - Par l'arrière
3 - Par le côté
- trois véhicules et plus
4 - En chaîne
5 - Collisions multiples
6 - Autre collision
7 - Sans collision

veille de fête 1
jour de fête 2

CODAGE GPS
Indicateur de provenance – Latitude (65, 66 …) – Longitude (… 79, 80)

Adresse postale - Indiquer le numéro, la nature et le nom de la voie (40 … 63)

2 – LIEUX

CODE ROUTE

CATEGORIE (18)
1 - Autoroute
2 - Route nationale
3 - Route départementale
4 - Voie communale
5 - Hors réseau public
6 - Parc de stationnement ouvert à la circulation publique
9 - Autre

VOIE : Numéro ou Finato (20 … 25) – Lettre indice (26): A, Bis - 2 B, Ter - 3 C, etc. …

REGIME DE CIRCULATION (27)
ROUTE : A sens unique - 1
Bidirectionnelle - 2
A chaussées séparées - 3
Avec voies d'affectation variable - 4

Nombre total de voies de circulation (28)

VOIE SPECIALE (31)
1 - Piste cyclable
2 - Bande cyclable
3 - Voie réservée

PROFIL EN LONG (32)
1 - Plat
2 - Pente
3 - Sommet de Côte
4 - Bas de côte

TRACE EN PLAN (sens du 1er véhicule décrit)
Partie rectiligne - 1
En courbe à gauche - 2
En courbe à droite - 3
En S - 4

POINT KILOMETRIQUE OU REPERE (se repérer par rapport à la borne amont) (33 … 41)
N° de borne – Mètres

LARGEUR (en mètres)
Terre plein central (43) – Route hors TPC (46)

ETAT SURFACE (49)
1 - Normale
2 - Mouillée
3 - Flaques
4 - Inondée
5 - Enneigée
6 - Boue
7 - Verglacée
8 - Corps gras - Huile
9 - Autre

AMENAGEMENT - INFRASTRUCTURE (50)
1 - Souterrain - tunnel
2 - Pont - Autopont
3 - Bretelle d'échangeur ou de raccordement
4 - Voie ferrée
5 - Carrefour aménagé
6 - Zone piétonne
7 - Zone de péage

SITUATION DE L'ACCIDENT (51)
1 - Sur chaussée
2 - Sur bande d'arrêt d'urgence
3 - Sur accotement
4 - Sur trottoir
5 - Sur piste cyclable

POINT ECOLE (56, 57)
03 - A proximité d'un point école
99 - Pas à proximité

3 - VEHICULES

LETTRE CONVENTIONNELLE (18)

CATEGORIE ADMINISTRATIVE (19)
01 - Bicyclette
02 - Cyclo + 30 - scooter<50 cm3
03 - Voiturette, tricycle
31 -Moto>50<125 cm3
32 - Scooter >50<125 cm3
33 - Moto >125 cm3
34 - Scooter >125 cm3
07 - V.L. seul
10 - V.U. seul (1,5T <PTAC< 3,5T)
13 - P.L. seul (3,5T <PTAC< 7,5T)
14 - P.L. seul (PTAC>7,5T)
15 - P.L. + remorque
16 - Tracteur routier seul
17 - Tracteur routier + semi remorque
37 - Autobus
38 - Autocar
39 - Train
40 - Tramway
35 - Quad<=50cm3
36 - Quad>50 Ccm3
20 - Engin spécial
21 - Tracteur agricole
99 - Autre

CODE ROUTE (20)
1 - Véhicule en fuite
2 - Conducteur en fuite

SENS DE CIRCULATION (21)
1 - P.K. ou P.R. croissant
2 - P.K. ou P.R. décroissant

IMMATRICULATION (22, 23) – Département ou pays (24)

DATE de 1ère mise en circulation : Mois (27) – Année (29)

APPARTENANT A (43)
1 - Conducteur
2 - Véhicule volé
3 - Propriétaire consentant
4 - Administration
5 - Entreprise

VEHICULE SPECIAL (44)
1 - Taxi
2 - Ambulance
3 - Pompier
4 - Police - Gendarmerie
5 - Transport scolaire
6 - Matières dangereuses
9 - Autre

FACTEUR LIE AU VEHICULE=FACV (45)
1 - Défectuosité mécanique
2 - Éclairage - signalisation
3 - Pneumatique usé
4 - Éclatement de pneumatique
5 - Chargement
6 - Déplacement du véhicule
7 - Incendie du véhicule
9 - Autre

ASSURANCE (47)
1 - Oui
2 - Non
3 - Non présentation

OBSACLE FIXE HEURTE (48)
01 - Véhicule en stationnement
02 - Arbre
03 - Glissière métallique
04 - Glissière béton
05 - Autre glissière
06 - Bâtiment, mur, pile de pont
07 - Support signalisation verticale ou Poste d'appel d'urgence
08 - Poteau
09 - Mobilier urbain
10 - Parapet
11 - Îlot, refuge, borne haute
12 - Bordure de trottoir
13 - Fossé, talus, paroi rocheuse
14 - Autre obs. fixe sur chaussée
15 - Autre obs. fixe sur trottoir ou accotement
16 - Sortie de chaussée sans obstacle

OBSTACLE MOBILE HEURTE (50)
1 - Piéton
2 - Véhicule
4 - Véhicule sur rail
5 - Animal domestique
6 - Animal sauvage
9 - Autre

POINT DE CHOC INITIAL (51)
1 - Avant
2 - Avant droit
3 - Avant gauche
4 - Arrière
5 - Arrière droit
6 - Arrière gauche
7 - Coté droit
8 - Coté gauche
9 - Chocs multiples (tonneaux)

MANŒUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT (52)
CIRCULANT
01 - Sans changement de direction
02 - Même sens, même file
03 - Entre 2 files
04 - En marche arrière
05 - A contresens
06 - En franchissant le terre-plein central
07 - Dans le couloir de bus - dans le même sens
08 - Dans le couloir de bus - dans le sens inverse
09 - En s'insérant
10 - En faisant demi-tour sur la chaussée
CHANGEANT DE FILE: 11 - A gauche; 12 - A droite
DEPORTE: 13 - A gauche; 14 - A droite
TOURNANT: 15 - A gauche; 16 - A droite
DEPASSANT: 17 - A gauche; 18 - A droite
19 - Traversant la chaussée
20 - Manœuvre de stationnement
21 - Manœuvre d'évitement
22 - Ouverture de porte
23 - Arrêté (hors stationnement)
24 - En stationnement (avec occupants)

Code CNIT :recopier le "type" inscrit sur la carte grise du véhicule (61 … 75)

NOMBRE D'OCCUPANTS DANS LE T.C. (54 … 56)

4 - USAGERS

LETTRE CONVENTIONNELLE (18)

PLACE DANS LE VEHICULE (19)
2 - roues : 1, 2, 3
4 - roues :

4	7	1
5	8	6
3	9	2

1 - Responsable présumé (20)

CATEGORIE (21)
1 - Conducteur
2 - Passager
3 - Piéton
4 - Piéton en roller ou en trottinette

GRAVITE (22)
1 - Indemne
2 - Tué (30j)
3 - Blessé hospitalisé
4 - Blessé léger

CATEGORIE SOCIO - PROFESSIONNELLE (29)
1 - Conducteur professionnel
2 - Agriculteur
3 - Artisan, commerçant, profession indépendante
4 - Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise
5 - Cadre moyen, employé
6 - Ouvrier
7 - Retraité
8 - Chômeur
A - Étudiant
9 - Autre

SEXE (30)
1 - Masculin
2 - Féminin

RESIDENCE DEPARTEMENT OU PAYS (34)

NAISSANCE : Mois (37) – Année (39)

ALCOOLEMIE (43)
Impossible - 1
Refusé - 2
Prise de sang - 3
Éthylomètre - 4
Résultat non connu - 5
Dépistage négatif - 6

FACTEUR LIE A L'USAGER (44)
1 - Malaise - fatigue
2 - Médicament - drogue
3 - Infirmité
4 - Attention perturbée
5 - Ivresse apparente

TAUX D'ALCOOLEMIE (45)

PERMIS DE CONDUIRE (48)
1 - Valide
2 - Périmé
3 - Suspendu
4 - Conduite en auto-école
5 - Catégorie non valable
6 - Défaut de permis
7 - Conduite accompagnée

DATE D'OBTENTION DU PERMIS : Mois (49) – Année (51)

TRAJET (53)
1 - Domicile - travail
2 - Domicile - école
3 - Courses - achats
4 - Utilisation prof.
5 - Promenade - loisir
9 - Autre

INFRACTION NATINF : 1ère infraction (54) – 2ème infraction (59)

EQUIPEMENT DE SECURITE

EXISTENCE (64)
Ceinture - 1
Casque - 2
Dispositif enfant - 3
Equipement réfléchissant - 4
Autre - 9

UTILISATION (65)
1 - Oui
2 - Non
3 - Non dé-

MANŒUVRE DU PIETON

LOCALISATION DU PIETON (66)
SUR CHAUSSEE
1 - A + 50 m. du passage piéton
2 - A - 50 m. du passage piéton
SUR PASSAGE PIETON
3 - Sans signalisation lumineuse
4 - Avec signalisation lumineuse
DIVERS
5 - Sur trottoir
6 - Sur accotement ou BAU
7 - Sur refuge
8 - Sur contre allée

ACTION (67)
Se déplaçant
1 - Sens véhi. heurtant
2 - Sens inverse véhi.
Divers
3 - Traversant
4 - Masqué
5 - Jouant - courant
6 - Avec animal
9 - Autre

(68)
1 - Seul
2 - Accompagné
3 - En groupe

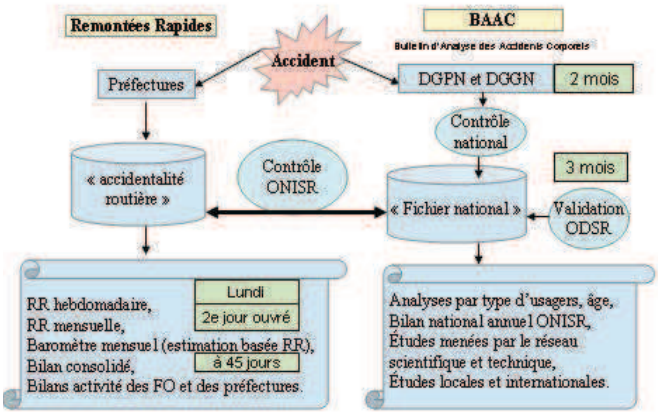
DROGUE
1 - Non fait
2 - Impossible
3 - Refusé
4 - Positif pour au -1 produit
5 - Négatif pour tous produits
6 - Résultat non connu (pour prise de sang)

Dépistage (73) – Prise de sang (74)

Le fichier national des accidents

L'ONISR, dont les missions sont régies par le Décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au Comité interministériel de la sécurité routière, assure la gestion du fichier national de l'accidentalité routière. Il est garant de la qualité statistique des données. Depuis juin 2013, ces données sont labellisées par l'Autorité française de la statistique. Dans le cadre de l'ouverture des données numériques, les données n'ayant pas un caractère confidentiel sont accessibles sur le site Opendata du gouvernement.

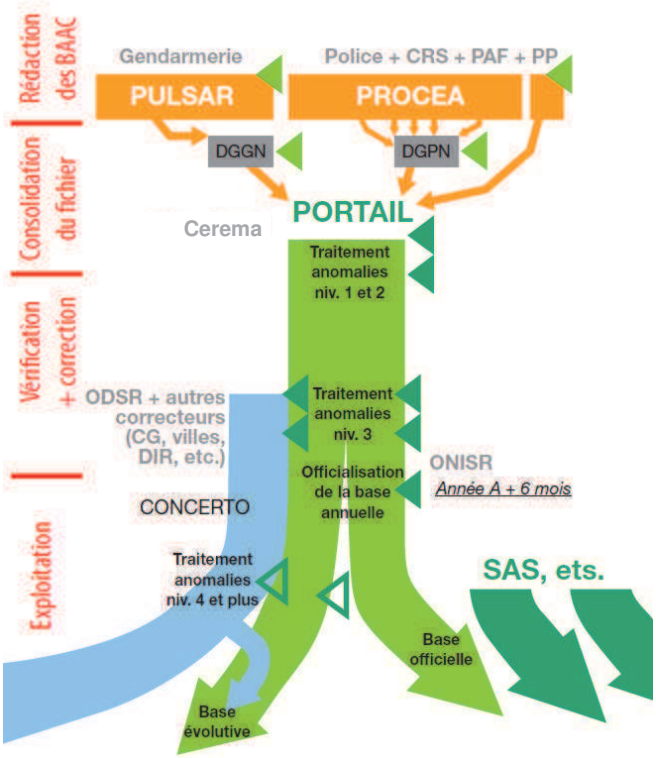
Enregistrement des accidents



Les forces de l'ordre (FO) intervenant sur les accidents de la circulation informent les préfectures 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 (logiciel PROCEA Web) ou de gendarmerie (logiciel PULSAR) 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
• Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour conduire des véhicules.

1899
• Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :
– 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
• Le 11 octobre, signature à Paris de la 1ère convention internationale relative à la circulation des automobiles.

1917
• Création des premières auto-écoles.

1921
• Décret du 27 mai instaurant le Code de la route.

1922
• L'appellation « permis de conduire » remplace le « certificat de capacité ».
• Installation du premier feu rouge à Paris.

1926
• 2 conventions internationales signées à Paris : sur la circulation routière et sur la circulation automobile.

1931
• 30 mars à Genève : première convention internationale relative à l'unification et la mise en place des panneaux de circulation.

1949
• 19 septembre à Genève : convention internationale sur la circulation routière et sur la signalisation routière

1954
• Décret du 10 juillet 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
• Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1962
• Décret du 12 octobre limitant la vitesse à 60 km/h en agglomération avec relèvement possible à 80 km/h dans certaines traverses sur les grands itinéraires.

1965
• Loi du 18 mai 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
• Arrêté du 5 février : VMA de 90 km/h pour les titulaires du permis de moins d'un an.

1970
• Création de la mission interministérielle à la sécurité routière.
• Loi du 9 juillet, applicable le 1er octobre, rendant obligatoire le contrôle d'alcoolémie après une infraction ou accident et fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :
– 0,80 g/l de sang pour la contravention
– 1,20 g/l de sang pour le délit.
• Équipement obligatoire des véhicules neufs de ceintures trois points aux places avant.

1972
• Décret du 5 juillet instituant un Comité interministériel de la sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière (DISR).

1973
• Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.
• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.

1974
• Décret du 6 novembre fixant la limitation de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974, à :
– 130 km/h sur les autoroutes ;
– 110 km/h sur les routes à chaussées séparées ;
– 90 km/h sur les autres routes.

1975
• Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1er janvier.
• Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
• Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976
• Obligation, à compter du 1er octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978
• Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979
• Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1er janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

1980
• Port obligatoire du casque pour les usagers de cyclomoteurs en toutes circonstances.

1982
• Création de la Direction de la sécurité et de la circulation routières.
• 13 juillet : Le Comité interministériel décide le lancement des programmes :
– RÉAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier,
– OBJECTIF 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.
• Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1er janvier 1983, la vitesse par temps de pluie et autres précipitations à :
– 110 km/h sur les autoroutes ;
– 100 km/h sur les routes à chaussées séparées ;
– 80 km/h sur les autres routes.

1983
• Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1er octobre 1983 :
– 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes,
– 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes, pour les véhicules de transports en commun :
– 100 km/h pour les véhicules équipés de système antiblocage des roues,
– 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.
• Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite d'un véhicule. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1985
• Arrêté du 4 juillet fixant au 1er janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défectuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.
• Loi du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes des accidents de la circulation et à l'accélération de la procédure d'indemnisation.
• 1er août : Décision de rendre obligatoire une vitesse minimale de 80 km/h, pour les automobilistes empruntant la voie de gauche sur les autoroutes.

1986
• Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987
• Mise en œuvre pour 1988 des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1988
• Généralisation de la conduite accompagnée à tous les départements.

1989
• Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1er juillet 1992.
• 14 décembre : Arrêté portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990
• À compter du 1er décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et de sections à 70 km/h.

1991
• Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992
• 1er janvier : contrôle technique obligatoire pour les véhicules de tourisme et utilitaires de moins de 3,5 tonnes (arrêté du 18 juin 1991).
• Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.
• 1er juillet : mise en application du permis à points. Leur nombre sera porté à 12 le 1er décembre.
• Décret du 4 décembre imposant une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de 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.
• Décret du 5 mai 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.
• Décret du 29 août abaissant le taux contraventionnel de l'alcoolémie au volant de 0,7 g/l à 0,5 g/l.

1996
• Décret du 4 juillet 1996 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.
• Décret du 4 juillet 1996 instaurant un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997
• 17 novembre : le brevet de sécurité routière est obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

1999
• Décret du 3 mai 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
• Décret du 27 août relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière.
• Décret du 28 août portant création d'un Conseil national de la sécurité routière qui a trois missions : proposition, études, évaluation.

2002 – Réunion du CISR le 18 février
• Décret du 30 avril disposant que tout conducteur de quadricycle léger à moteur doit être âgé d'au moins 16 ans et être titulaire du brevet de sécurité routière puis, ensuite éventuellement, du permis de conduire.
• 14 juillet : le président de la République décide de faire de la sécurité routière un chantier de son quinquennat.
• 6 août : la loi portant amnistie présidentielle limitant son champ d'application au regard des infractions.

2003 – Réunion du CISR le 9 juillet
• Loi du 3 février relative au dépistage de stupéfiants de tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.
• Décret du 31 mars relatif à l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque (retrait de trois points du permis au lieu d'un point) ainsi que pour l'usage du téléphone portable (retrait de deux points).
• Loi du 12 juin renforçant la lutte contre la violence routière (aggravation des peines et instauration du permis probatoire).
• Décret du 11 juillet prévoyant le retrait de six points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.
• 27 octobre : inauguration du premier radar automatique.
• 31 octobre : mise en place du contrôle automatisé.

2004 – Réunions du CISR les 13 janvier et 7 juillet
• 1er mars : mise en application du permis probatoire.
• Décret du 25 octobre relatif à l'abaissement du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transport en commun de personnes à 0,2 g/l de sang.

• Décret du 6 décembre 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 1er juillet

• 1er janvier : application des nouvelles définitions du tué et blessé.
• Décret du 30 mars 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

• Décret du 2 février étendant aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs l'obligation d'allumage de jour des feux.
• Loi du 5 mars relative à la prévention de la délinquance et décret d'application du 9 mai relatif au permis de conduire prévoyant :
- l'acquisition progressive du capital de 12 points pendant la période probatoire du permis de conduire ;
- la simplification de la procédure d'information du conducteur dont le permis est invalidé pour solde de points nul ;
- la possibilité d'obtenir, et non plus de solliciter, un nouveau permis au terme d'un délai de six mois d'invalidation ;
- la possibilité de connaître à tout moment son capital de points à travers un accès sécurisé sur Internet.

2008 – Réunion du CISR le 13 février

• Décret du 30 juillet portant diverses dispositions de sécurité routière 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 lorsque la visibilité est insuffisante.

2009 – Réunion du CISR le 13 janvier

• Arrêté du 22 décembre instaurant l'apprentissage supervisé de la conduite.
• Déploiement des premiers radars feux rouges.

2010 – Réunion du CISR le 18 février

• 25 novembre : la définition et la mise en œuvre de la politique en matière de sécurité et d'éducation routières reviennent au ministre de l'Intérieur, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules (compétence du ministre de l'Écologie en charge des transports).
• Décision d'installer 100 radars « vitesse moyenne ».

2011 – Réunion du CISR le 11 mai

• Loi du 5 janvier 2011 complétant le code de la voirie routière et fixant les obligations des maîtres d'ouvrages et gestionnaires en matière de sécurité des infrastructures routières ainsi que les obligations de formation des auditeurs de sécurité routière.
• 14 mars : La LOPPSI 2 (Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure) prévoit notamment :
- l'extension du cadre dans lequel des dépistages de stupéfiants peuvent être organisés,
- la peine complémentaire de confiscation du véhicule est rendue obligatoire pour certaines infractions,
- la possibilité pour le préfet de procéder à l'immobilisation immédiate et à la mise en fourrière du véhicule dans les cas où la peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue,
- la possibilité pour l'autorité judiciaire de conditionner le maintien du droit à la conduite de l'auteur d'un délit de conduite en état alcoolique à l'installation dans le véhicule d'un éthylotest anti-démarrage (EAD).

• Arrêté du 24 août 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

• Décret du 3 janvier prévoyant notamment :
- l'interdiction de l'usage des avertisseurs de radars,
- le renforcement des sanctions réprimant l'usage d'un téléphone tenu en main, d'écrans distractifs au volant, et de plaque d'immatriculation non conforme,
- le renforcement des sanctions pour circulation sur la bande d'arrêt d'urgence, le chevauchement et le franchissement de la ligne de marquage de la bande d'arrêt d'urgence.

• mars : installation des premiers radars « passage à niveau »
• 20 juin : installation des premiers radars « vitesse moyenne ».
• 1er juillet : installation progressive de bandes de rives sonores sur les autoroutes pour lutter contre l'hypovigilance.
• 27 novembre : installation du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), pour un troisième mandat (période 2012-2015).

2013

• Décret du 17 janvier modifiant certaines règles relatives au permis de conduire, prévoyant notamment une plus grande progressivité dans l'accès à la conduite des deux-roues motorisés en fonction de leur puissance.
• 4 mars : mise en service des premiers radars mobiles de nouvelle génération.
• 7 novembre : entrée en vigueur de la directive européenne facilitant les échanges transfrontaliers d'informations en matière de sécurité routière.

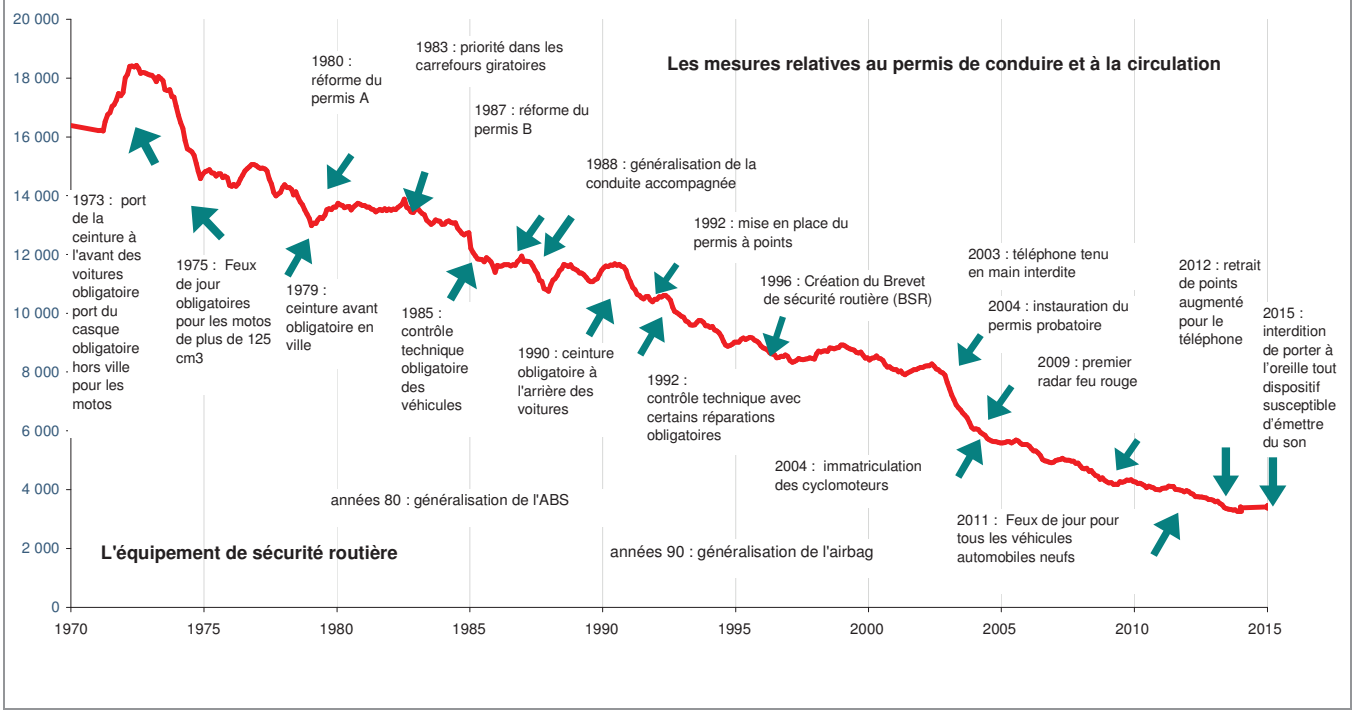
2014

• Arrêté du 4 août complétant la liste des mentions restrictives qui peuvent figurer sur le permis de conduire et permettant de limiter la conduite pour raisons médicales.
• Loi du 15 août relative à l'individualisation des peines et renforçant l'efficacité des sanctions pénales. Nouvelle obligation possible dans le cadre d'un sursis : s'inscrire et se présenter aux épreuves du permis de conduire, après leçons de conduite si nécessaire.
• 1er novembre : conduite accompagnée possible dès 15 ans au lieu de 16 ans, avec passage possible pour les AAC de l'épreuve pratique à partir de 17 ans et demi pour une conduite autonome à 18 ans.
• 12 décembre : premier radar « double face » en expérimentation dans le Rhône.

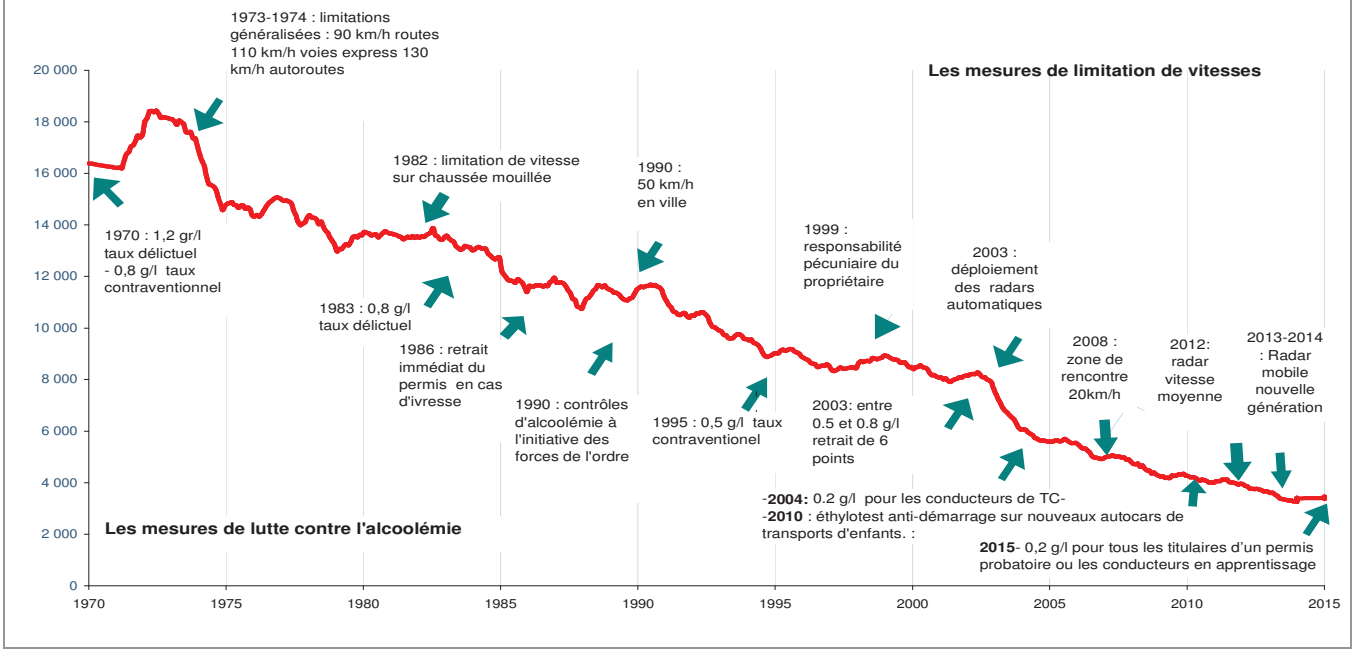
2015 – Réunion du CISR le 2 octobre

• 26 janvier : plan d'action en 26 mesures du ministre de l'intérieur pour combattre l'accidentalité routière.
• Décret du 24 juin : à compter du 1er juillet, la limite autorisée en conduisant passe de 0,5 g/l à 0,2 g/l d'alcool dans le sang pour les titulaires d'un permis probatoire ou les conducteurs en apprentissage. Il interdit également aux conducteurs de porter à l'oreille tout dispositif susceptible d'émettre du son.

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2015 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2015 (moyenne glissante sur 12 mois)



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 ou égale 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 d'un véhicule avec port à l'oreille d'un dispositif susceptible d'émettre du son	3
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
Excès de vitesse de 40 à 50 km/h par conducteur de véhicule à moteur	4
Inobservation par conducteur de véhicule de l'arrêt absolu imposé par le panneau stop à une intersection de routes	4
Inobservation par conducteur de véhicule de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant	4
Conduite avec un permis probatoire et une alcoolémie d'au moins 0,20 g/l dans le sang ou 0,10 mg/l d'air expiré	6
Conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants	6
Conduite d'un véhicule sous empire 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 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

Légende : En rouge, infraction nouvelle en 2015

Récupération de points

Cas	Type de récupération de points	Nombre de points récupérés	Délai à partir de la date de la réalité de l'infraction
1	Après commission d'une infraction entraînant le retrait de 1 point et sans nouvelle infraction pendant le délai	1 point	6 mois
2	Après commission d'une infraction entraînant le retrait de 1 point,si une nouvelle infraction est commise pendant le délai de 6 mois, puis sans nouvelle infraction pendant le délai allongé	1 point	2 ans
3	Après commission d'une infraction à l'exception des délits routiers et des contraventions de 4ème ou de 5ème classe, et sans nouvelle infraction pendant le délai	2 à 3 points suivant l'infraction initialement commise	2 ans
4	Après commission d'une infraction pour des délits routiers ou des contraventions de 4ème ou de 5ème classe, et sans nouvelle infraction pendant le délai	2 à 6 points suivant l'infraction initialement commise	3 ans
5	En cas de commission de nouvelle(s) infraction(s) au cours des délais des cas 2 à 4 ci-dessus énumérés	Récupération des points inialement perdus de la première infraction au terme de :	10 ans

Autre moyen de récupération de points	Nombre de points récupérés	Fréquence
Stage de récupération de points	4 points	1 fois par an

Principes généraux

La validité du permis de conduire repose sur un système de points qui peuvent être perdus ou récupérés. Le capital maximum est de 12 points.

Au moment de l'obtention du permis de conduire, le conducteur dispose d'un capital de 6 points. La durée probatoire est de 3 ans en général, y compris après apprentissage avec conduite supervisée, mais de 2 ans si le permis est obtenu après apprentissage anticipé de la conduite (AAC, ou conduite accompagnée). Si le conducteur ne commet pas d'infraction, son capital de points est augmenté de 2 points à la fin des 1ère, 2ème et 3ème années de permis dans le cas général, et de 3 points à la fin des 1ère et 2ème 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.

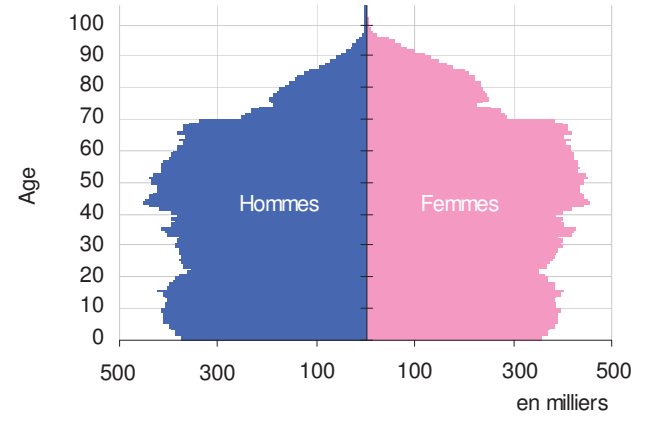
Les points sont retirés lorsque la réalité de l'infraction a été établie, c'est-à-dire quand la sanction est définitive, le plus souvent après paiement de l'amende, et non pas au moment de la constatation de l'infraction par les forces de l'ordre. Si le conducteur perd tout ses points, il doit alors 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

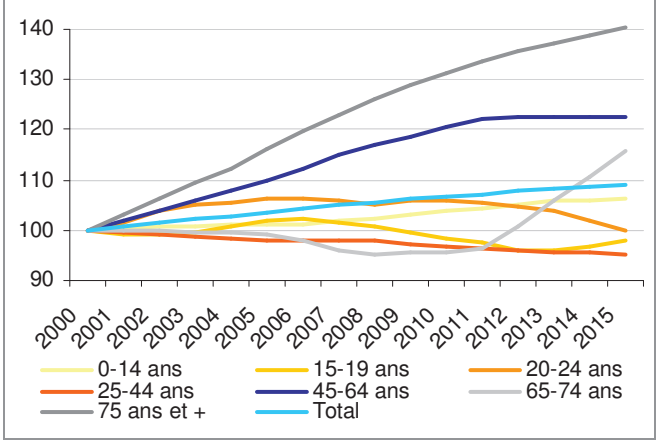
En cas d'infraction conduisant au retrait d'1 point, ce point est récupéré au bout de 6 mois si aucune nouvelle infraction n'intervient entre temps. En cas de retrait de plusieurs points, les 12 points sont rétablis au bout de 2 ans sans infraction, 3 ans pour contraventions des 4ème ou 5ème classe et 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 de récupération de points durent 2 jours et permettent de récupérer 4 points maximum.

La démographie

Pyramide des âges au 1er janvier 2016
France métropolitaine



Evolution de la population par classe d'âge (base 100 – année 2000)



Source : Insee, estimations de population, résultats provisoires fin 2015

Population par âge et sexe (millions d'hab.)

	France métropolitaine						Départements d'Outre-mer					
	Hommes			Femmes			Hommes			Femmes		
	2000	2010	2015 p	2000	2010	2015 p	2000*	2010*	2015 p	2000*	2010*	2015 p
0-4 ans	1.85	1.97	1.97	1.76	1.89	1.88	0.075	0.075	0.084	0.071	0.072	0.083
5-9 ans	1.87	1.99	2.04	1.78	1.90	1.95	0.077	0.079	0.092	0.074	0.076	0.089
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	0.090
15-17 ans	1.18	1.16	1.19	1.13	1.11	1.13	0.041	0.046	0.052	0.042	0.045	0.051
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	0.029
20-24 ans	1.86	1.97	1.87	1.84	1.94	1.83	0.055	0.058	0.062	0.056	0.061	0.064
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	1.98	2.14	1.92	2.04	0.066	0.050	0.056	0.074	0.062	0.069
35-39 ans	2.15	2.18	1.94	2.19	2.20	1.98	0.067	0.060	0.058	0.073	0.073	0.072
40-44 ans	2.09	2.16	2.20	2.15	2.20	2.22	0.056	0.067	0.068	0.060	0.078	0.078
45-49 ans	2.09	2.15	2.15	2.13	2.22	2.20	0.048	0.067	0.071	0.051	0.074	0.080
50-54 ans	1.98	2.04	2.12	1.99	2.14	2.20	0.039	0.056	0.069	0.041	0.060	0.076
55-59 ans	1.36	2.00	1.99	1.39	2.11	2.12	0.031	0.047	0.059	0.033	0.052	0.063
60-64 ans	1.30	1.84	1.90	1.41	1.95	2.07	0.026	0.037	0.048	0.029	0.041	0.054
65-69 ans	1.25	1.21	1.72	1.48	1.34	1.90	0.021	0.028	0.037	0.024	0.032	0.041
70-74 ans	1.06	1.09	1.10	1.39	1.33	1.28	0.016	0.022	0.026	0.021	0.027	0.031
75-79 ans	0.84	0.94	0.94	1.27	1.32	1.23	0.012	0.015	0.019	0.017	0.021	0.025
80-84 ans	0.31	0.65	0.73	0.56	1.10	1.13	0.006	0.010	0.012	0.010	0.015	0.018
85-89 ans	0.25	0.36	0.41	0.59	0.78	0.81	0.003	0.005	0.006	0.006	0.010	0.012
90-94 ans	0.08	0.07	0.16	0.26	0.21	0.43	0.001	0.002	0.002	0.003	0.004	0.006
95 ans et +	0.02	0.03	0.02	0.07	0.11	0.09	0.000	0.001	0.001	0.001	0.002	0.002
Total	28.57	30.40	31.16	30.29	32.37	33.12	0.799	0.882	1.003	0.851	0.966	1.100

Source : INSEE, estimations de population, résultats provisoires fin 2015, (p : résultats provisoires, * : sauf 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	**64 277**	**24.4**	**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 arrêtés fin 2015)

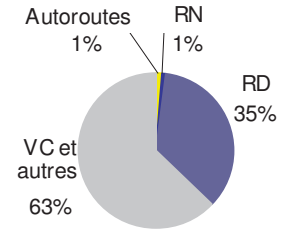
Le réseau routier

Réseau routier en kilomètres

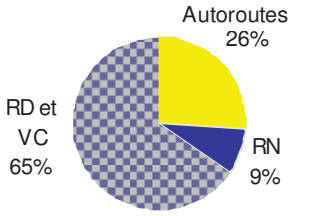
	Longueur de réseau au 01/01/2015 (km)	
réseau non concédé	Autoroutes concédées	8 934
	Autoroutes interurbaines	1 977
	Autoroutes et voies rapides urbaines	1 266
	Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 803
	Autres routes nationales	5 654
	Réseau routier national	**20 634**
	Routes départementales	**378 973**
	Voies communales (au 01/01/2014)	**673 290**
	Ensemble	**1 072 897**

Sources : Pour le réseau national, Cerema, indice national de circulation 2015.
Pour les réseaux départementaux et communaux, SOeS, Mémento des Transports.

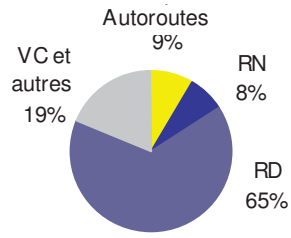
Linéaire



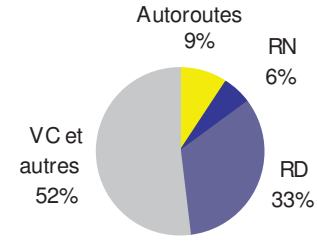
Circulation



Mortalité routière



Accidents corporels



Accidents selon la catégorie de la route

2015 France métropolitaine	Accidents corporels	Tués	Blessés	dont Hospitalisés
AUTOROUTES				
Autoroutes	5 215	298	7 218	1 993
Total	5 215	298	7 218	1 993
AGGLOMERATIONS hors Autoroutes				
Routes nationales	1 202	50	1 493	541
Routes départementales	8 650	453	10 597	4 452
Voies communales	26 394	463	31 012	8 152
Autres voies	972	22	1 124	410
Total	37 218	988	44 226	13 555
HORS AGGLOMERATIONS hors Autoroutes				
Routes nationales	1 998	214	2 898	1 126
Routes départementales	10 097	1 795	13 903	8 741
Voies communales	1 869	158	2 319	1 084
Autres voies	206	8	238	96
Total	14 170	2 175	19 358	11 047
ENSEMBLE DES RESEAUX				
Autoroutes	5 215	298	7 218	1 993
Routes nationales	3 200	264	4 391	1 667
Routes départementales	18 747	2 248	24 500	13 193
Voies communales	28 263	621	33 331	9 236
Autres voies	1 178	30	1 362	506
Ensemble des réseaux	56 603	3 461	70 802	26 595

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels.

Parc moyen (véhicules immatriculés en France) en milliers de véhicules

	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Voitures particulières	**23 280**	**25 000**	**27 770**	**30 000**	**30 775**	**30 950**	**31 175**	**31 425**	**31 600**	**31 622**	**31 725**	**31 900**
dont essence	19 760	18 378	18 150	16 031	14 438	13 845	13 364	12 910	12 464	12 099	11 985	12 032
dont diesel	3 520	6 622	9 621	13 969	16 338	17 106	17 812	18 515	19 136	19 523	19 741	19 868
Véhicules utilitaires légers	**4 223**	**4 555**	**5 055**	**5 530**	**5 731**	**5 766**	**5 810**	**5 869**	**5 914**	**5 939**	**5 970**	**6 020**
dont essence	2 279	1 560	1 299	997	796	711	631	539	458	397	352	312
dont diesel	1 944	2 995	3 756	4 534	4 935	5 055	5 179	5 330	5 457	5 543	5 619	5 707
Véhicules lourds	**603**	**611**	**627**	**639**	**651**	**640**	**640**	**647**	**649**	**643**	**643**	**643**
dont poids lourds	535	532	547	556	565	552	551	557	558	551	551	550
dont bus et cars	68	79	80	83	87	87	88	90	90	92	92	93
Total véhicules usuels	**28 106**	**30 166**	**33 452**	**36 169**	**37 157**	**37 356**	**37 625**	**37 941**	**38 163**	**38 204**	**38 338**	**38 563**

Source : SOeS d'après CCFA, SOeS.

Évolution annuelle de la circulation routière en métropole

	Parcours (milliards de veh.km)	Evolution du parcours moyen des véhicules immatriculés en France, en %						Evolution de la circulation totale en %					
	2015	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Véhicules légers								**+ 1,3**	**+ 0,7**	**+ 0,1**	**+ 0,8**	**+ 0,9**	**+ 2,3**
Voitures particulières (1)	**443,4**	**+ 0,1**	**- 0,6**	**- 0,2**	**+ 0,3**	**+ 0,4**	**+ 1,9**	**+ 0,9**	**+ 0,2**	**+ 0,3**	**+ 0,5**	**+ 1,0**	**+ 2,4**
dont essence	119,0	- 0,6	- 2,1	- 4,2	+ 0,5	+ 1,5	+ 1,5	- 3,3	- 4,7	- 6,6	- 1,7	+ 1,0	+ 1,9
dont diesel	324,4	- 1,1	- 1,4	+ 0,0	- 0,7	- 0,3	+ 2,0	+ 3,0	+ 2,5	+ 3,2	+ 1,3	+ 1,0	+ 2,6
dont véhicules légers étrangers	*28,8*	-	-	-	-	-	-	*+ 3,0*	*+ 0,6*	*+ 0,5*	*+ 2,0*	*+ 5,0*	*+ 2,0*
Motocycles	**13,9**	-	-	-	-	-	-	**+ 0,0**	**+ 0,1**	**+ 0,0**	**+ 0,0**	**- 0,0**	**+ 0,0**
Véhicules utilitaires légers (1)	**97,5**	**+ 2,6**	**+ 2,0**	**- 1,2**	**+ 1,6**	**+ 0,0**	**+ 1,4**	**+ 3,4**	**+ 3,0**	**- 0,5**	**+ 2,0**	**+ 0,6**	**+ 2,3**
dont essence	2,4	+ 1,5	- 0,5	- 4,2	+ 0,5	+ 1,5	+ 1,5	- 10,0	- 14,9	- 19,0	- 12,7	- 9,9	- 9,8
dont diesel	95,1	+ 1,8	+ 1,1	- 1,9	+ 1,0	- 0,5	+ 1,0	+ 4,3	+ 4,0	+ 0,4	+ 2,6	+ 0,9	+ 2,6
Véhicules lourds	**30,1**	**+ 3,6**	**+ 2,5**	**- 7,5**	**+ 0,9**	**- 3,6**	**- 3,2**	**+ 4,0**	**+ 2,6**	**- 6,3**	**+ 0,2**	**- 1,1**	**- 0,6**
dont poids lourds	26,5	+ 4,1	+ 2,8	- 8,7	+ 1,0	- 4,4	- 3,9	+ 4,2	+ 2,7	- 7,1	+ 0,0	- 1,5	- 0,9
dont bus et cars	3,7	+ 1,0	+ 0,8	- 0,1	- 0,1	+ 0,7	+ 0,5	+ 2,3	+ 2,3	+ 1,0	+ 1,4	+ 1,7	+ 1,5
dont véhicules lourds étrangers	*9,8*	-	-	-	-	-	-	*+ 5,0*	*+ 0,2*	*- 4,5*	*+ 1,0*	*+ 5,0*	*+ 5,0*
Ensemble	**584,9**	**+ 0,7**	**+ 0,0**	**- 0,7**	**+ 0,5**	**+ 0,2**	**+ 1,6**	**+ 1,5**	**+ 0,8**	**- 0,2**	**+ 0,7**	**+ 0,8**	**+ 2,2**

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	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total autoroutes (1)	86.8	111.0	139.1	160.6	164.9	162.3	164.2	168.1	171.0	168.4	169.5	172.7	178.5
Autoroutes concédées	*42.5*	*54.0*	*65.8*	*79.3*	*82.0*	*81.3*	*82.3*	*84.1*	*85.3*	*83.7*	*85.2*	*87.3*	*89.7*
Autoroutes non concédées (1)	*44.3*	*57.0*	*73.2*	*81.3*	*82.9*	*80.9*	*81.9*	*84.0*	*85.7*	*84.7*	*84.3*	*85.4*	*88.8*
Routes 'nationales'	18.9	20.2	22.1	23.4	23.5	23.1	23.5	23.3	23.1	22.7	22.4	22.8	22.4
Total réseau 'national'	**105.6**	**131.2**	**161.2**	**184.0**	**188.4**	**185.4**	**187.8**	**191.4**	**194.1**	**191.1**	**191.9**	**195.5**	**200.9**
Autres routes (2)	314.2	334.5	357.1	371.2	373.3	367.3	364.5	369.1	370.8	372.6	375.9	376.9	384.0
Ensemble des réseaux	**419.8**	**465.7**	**518.2**	**555.2**	**561.6**	**552.7**	**552.2**	**560.4**	**565.0**	**563.7**	**567.8**	**572.4**	**584.9**

Source : SOeS-Bilan de la circulation d'après SOeS, CCFA, Setra, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP.
(*) 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) les voies rapides urbaines et les routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières sont incluses dans les autoroutes non concédées.
(2) routes départementales et réseau local, calcul par solde.

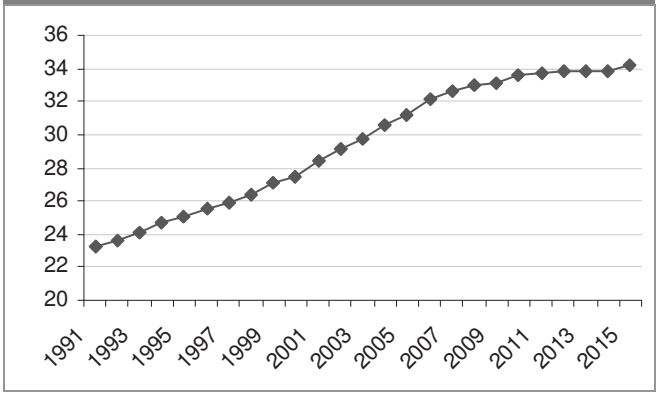
Evolution de la circulation routière par catégorie de réseau

	Evolutions en %					Trafic 2015 en milliards de véh.km
Réseau actualisé au 1er janvier	**2011-12**	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**	**2008-15**	
Autoroutes et voies rapides	- 1.6	+ 0.7	+ 1.9	+ 3.4	+ 10.0	178.5
dont Autoroutes concédées	*- 1.9*	*+ 1.8*	*+ 2.4*	*+ 2.8*	*+ 10.3*	*89.7*
dont Autoroutes interurbaines	*- 1.1*	*- 0.2*	*+ 0.3*	*+ 6.8*	*+ 14.7*	*25.3*
dont Autoroutes et voies rapides urbaines	*- 1.8*	*- 0.5*	*+ 1.5*	*+ 1.7*	*+ 1.0*	*35.8*
dont RN interurbaines à caractéristiques autoroutières	*- 0.7*	*+ 2.2*	*- 0.5*	*+ 4.5*	*+ 18.2*	*27.6*
Autres routes nationales	- 1.4	- 1.5	+ 1.6	- 1.5	- 3.1	22.4
Circulation sur le Réseau national	- 1.6	+ 0.4	+ 1.8	+ 2.8	+ 8.4	200.9
Circulation sur les Autres routes	+ 0.5	+ 0.9	+ 0.3	+ 1.9	+ 4.6	384.0
Circulation sur l'Ensemble des réseaux	**- 0.2**	**+ 0.7**	**+ 0.8**	**+ 2.2**	**+ 5.8**	**584.9**

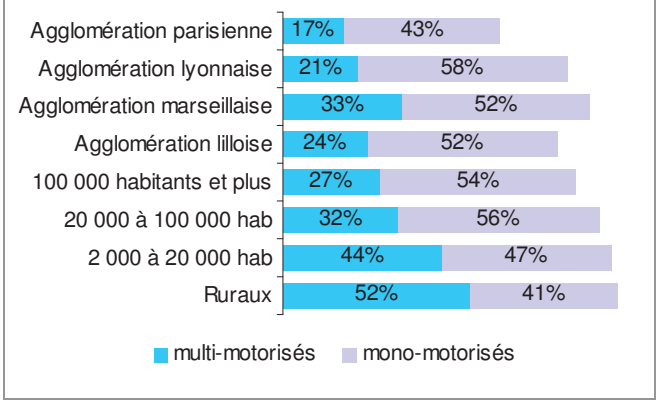
Sources : SOeS, bilan de la circulation, Cerema, Asfa.

Le parc automobile des ménages

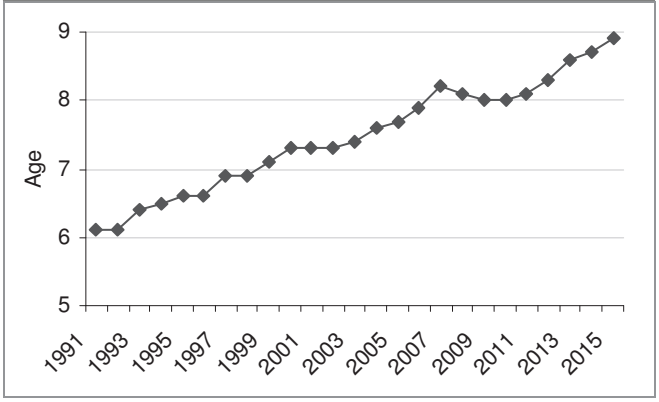
Evolution de la taille du parc automobile des ménages (millions de véhicules)



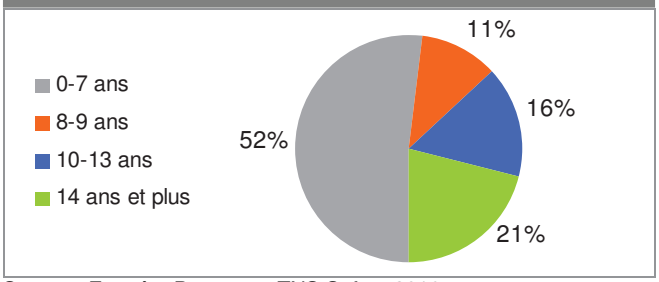
Taux de motorisation des ménages selon l'urbanisation (en %)



Evolution de l'âge moyen du parc automobile des ménages



Répartition du parc automobile des ménages selon l'âge du véhicule



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.

Chaque année depuis près de 30 ans, l'enquête Parc Auto suit les comportements automobiles des Français. L'institut TNS Sofres réalise ainsi deux questionnaires adressés en février à 10 000 ménages représentatifs de la population française. Plusieurs partenaires financent cette étude, dont la DSCR[1].

Taux de motorisation

Le parc automobile des ménages est estimé en 2015 à 34,1 millions de véhicules. Après avoir augmenté de 23 millions de véhicules en 1990 à 33,6 millions en 2010 (soit une hausse de 46 % en 20 ans), son volume est quasi-stable depuis 2010.

Le taux de motorisation des ménages est estimé à 83,9 % en 2015, en érosion continue depuis 2010 (85 %) après une hausse sur la décennie précédente (80,6 % en 2000). La proportion de ménages multi-motorisés (ayant au moins deux voitures) est estimée à 37 %, en légère baisse par rapport à 2010. Le taux de motorisation des personnes de 18 ans et plus ayant leur permis de conduire est stable depuis 2006, aux environs de 70 %. Qu'il s'agisse d'une mono ou d'une multi-motorisation, elle atteint son maximum à partir de 35 ans, âge auquel il est le plus fréquent d'avoir des enfants.

Au plan spatial, le taux de motorisation des ménages s'élève à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains. En 2015, il semble repartir à la hausse au sein des grandes agglomérations Lyonnaise et Marseillaise.

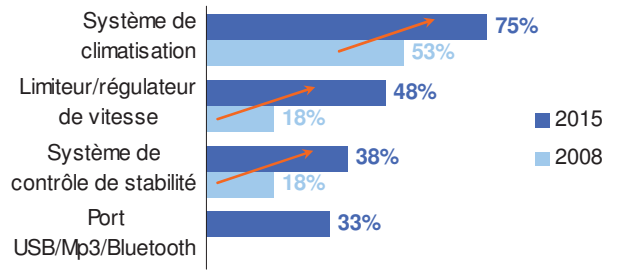
Les intentions de démotorisation semblent en légère baisse en 2015, où 4 % des foyers mono-motorisés interrogés envisageaient de se séparer de leur véhicule dans les deux années à venir. Cette intention est de 8 % chez les foyers multi-motorisés. Parmi les principales raisons évoquées par les ménages ayant réduit leur nombre de véhicules figurent le changement de situation familiale (deuil, divorce), le coût d'entretien du véhicule trop élevé ou encore le choix d'utiliser les transports collectifs.

Âge du véhicule

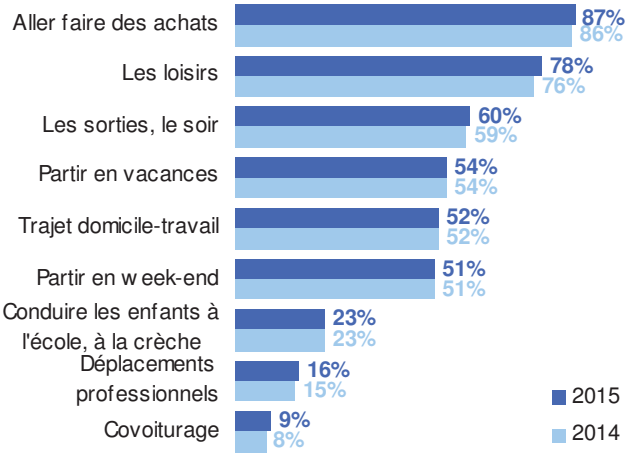
L'âge moyen des véhicules dans le parc automobile des ménages est de 8,9 ans en 2015 ; il est en hausse constante depuis 1991, où il était de 6,1 ans, à l'exception d'une baisse entre 2007 et 2009 liée à la « prime à la casse ». Les véhicules de 8 ans et plus constituent maintenant 48 % du parc, ceux de 10 ans et plus 37 % et ceux de 14 ans et plus 21 %.

[1] Les principaux partenaires sont le CCFA, l'ADEME et l'IFSTTAR.

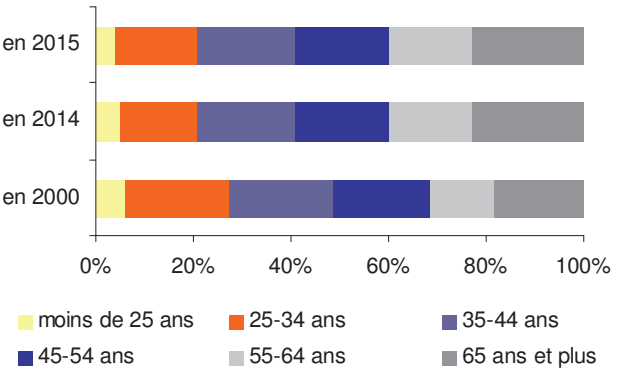
Parc 2015 *vs* 2008



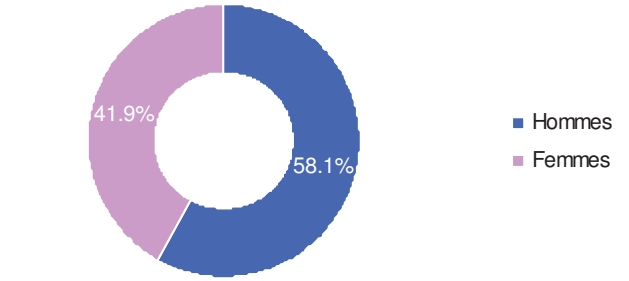
Motifs d'utilisation de la voiture



Répartition du parc selon l'âge de l'utilisateur principal



Répartition du kilométrage annuel parcouru selon le sexe du conducteur principal (en %)



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.

Niveau d'équipement des voitures

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.

Distances moyennes parcourues

Le kilométrage annuel moyen parcouru est de 11 580 km par véhicule en 2015. Il a baissé de façon relativement régulière de plus de 17 % depuis 1995, année où il s'élevait à 14 020 km. La baisse touche toutes les catégories de véhicules.

58,1 % du kilométrage annuel est parcouru par des véhicules dont le conducteur principal est un homme, contre 41,9 % par des véhicules dont le conducteur principal est une femme.

Typologie des trajets

Les automobilistes utilisent en premier lieu leur véhicule pour aller faire des achats ou les déplacements de loisirs. 54 % des voitures à disposition des ménages sont utilisées pour les départs en vacances. Le nombre moyen de départs en vacances reste stable alors que le nombre de départ en week-end baisse et atteint son niveau le plus bas depuis 2007. Le kilométrage annuel moyen parcouru pour les départs en vacances et week-end se stabilise (2 226 km en 2015). C'est dans les grandes villes que cette utilisation de la voiture est la plus forte.

Seules 52 % des voitures à disposition des ménages sont utilisées pour les trajets domicile-travail ou études. Cet usage est corrélé à la possibilité pour les conducteurs de stationner près de leur lieu de travail (cas de 80 % d'entre eux). Ce type de trajet a une durée moyenne aller-retour de 36 minutes pour une distance parcourue de 34 km. Peu de salariés utilisent leur automobile pour des déplacements professionnels : ceci ne concerne que 16 % des véhicules et seulement 5 % sont majoritairement utilisés pour ce type de déplacement.

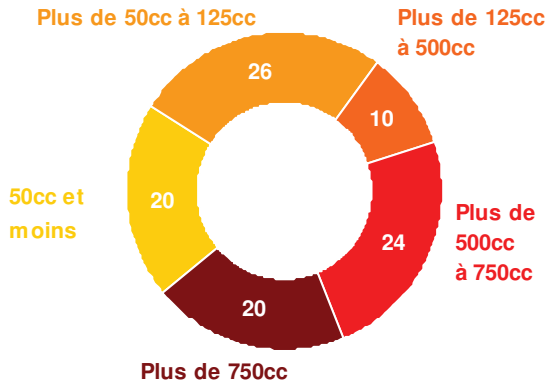
Profil des conducteurs

La part des moins de 35 ans parmi les utilisateurs principaux de véhicules est en baisse (- 6 points par rapport à 2000) alors que celle des 65 ans et plus augmente (+ 5 points par rapport à 2000). Toutefois les conducteurs plus âgés roulent moins en moyenne que les jeunes, la décroissance s'observant à partir de 45 ans. La part des femmes utilisatrices principales de véhicules reste stable et représente plus de 4 utilisateurs sur 10.

Les utilisateurs occasionnels sont majoritairement membres du foyer auquel appartient le véhicule. Leur profil est plutôt jeune, les 35-54 ans représentant 41 % de ces utilisateurs, et féminin, 53 % sont des femmes.

Le parc deux-roues motorisés des ménages

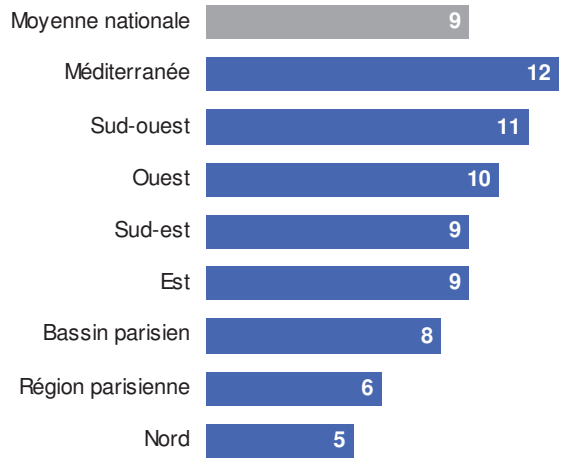
Répartition des cylindrées %



Cylindrées de plus de 125 cm³ : 54 %

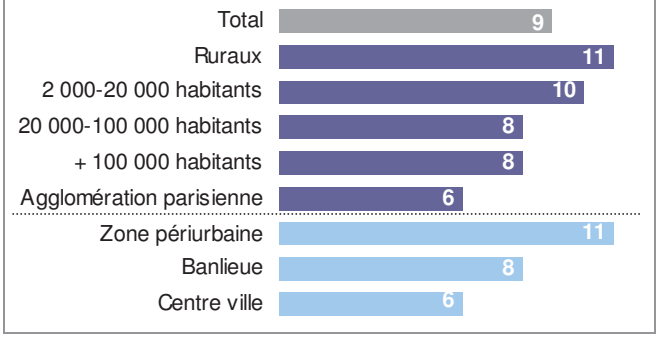
Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.

Taux d'équipement 2RM selon la région (% des ménages équipés)



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.

Taux d'équipement 2RM selon l'habitat (% des ménages équipés)



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.

Taux de motorisation

Le parc des 2RM est stable en 2015 avec une estimation de 2,8 millions de véhicules, après une érosion progressive depuis 2010 (3,3 millions de véhicules).

8,8 % des ménages sont équipés d'au moins un deux-roues motorisé et 83,9 % des foyers possèdent au moins une voiture.

De manière générale, le parc connaît une diminution depuis 2011 alors qu'en parallèle, le nombre de foyers continue à augmenter.

Répartition selon la cylindrée

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 cm^3) : 20 %,
- les motocyclettes légères (50 à 125 cm^3) : 26 %,
- les motocyclettes lourdes (plus de 125 cm^3) : 54 %.

L'âge moyen du parc 2RM augmente et atteint presque l'âge de 11 ans, contre 10,4 ans en 2014.

Part des foyers équipés en 2RM

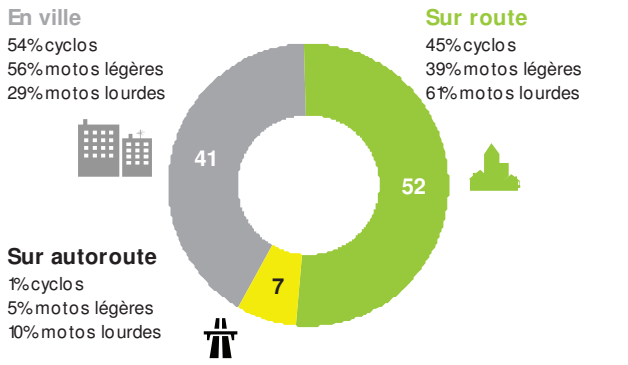
Si la moyenne nationale pour l'équipement en 2RM est de près de 9 %, elle n'est que de 6 % en région parisienne et 5 % dans le Nord, 11 % dans le Sud-ouest et jusqu'à 12 % en Méditerranée.

L'équipement des foyers est lié à de multiples facteurs, dont notamment des conditions météorologiques favorisant ou non l'utilisation de ces véhicules ainsi que la structure du réseau de transports en commun.

Si le parc tend à augmenter avec l'éloignement des grandes agglomérations et se concentre dans les régions du sud, il augmente également avec l'éloignement des centres-villes.

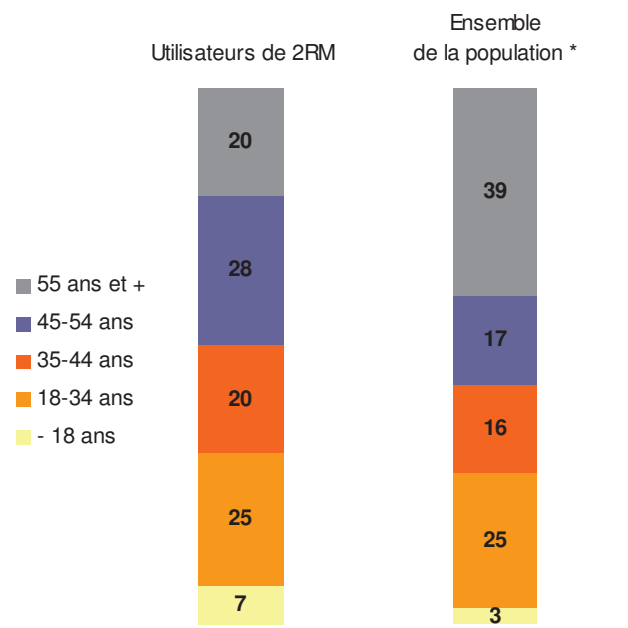
Le taux d'équipement en 2RM est plus important au sein des foyers les plus nombreux et les plus favorisés.

Répartition de kilomètres parcourus



Source : Enquête Parc auto, TNS Sofres 2016.

Âge de l'utilisateur principal de 2RM (en %)



* Population des 16 ans et plus, source : Insee, estimations de population, au 1er janvier 2016.

Kilométrage annuel en 2RM

Le kilométrage annuel moyen se stabilise pour la première fois en 2015 avec 4 320 km parcourus, après une progression constante depuis 2012. Il est toujours plus élevé en centre-ville et en banlieue.

41 % des kilomètres parcourus le sont en ville, 52 % en zone rurale et 7 % sur autoroutes.

Les deux-roues motorisés sont essentiellement destinés aux parcours de loisirs (70 %) et aux sorties (25 %). Ensuite vient leur utilisation dans le cadre des trajets domicile–travail ou vers les lieux d'études (51 %). Leur usage n'est réservé qu'à 8 % pour des déplacements professionnels.

Âge de l'utilisateur principal 2RM

Les moins de 18 ans constituent 7 % des utilisateurs principaux de 2RM. Ce faible taux est à mettre en relation avec la diminution du parc des cyclomoteurs, jugés dangereux.

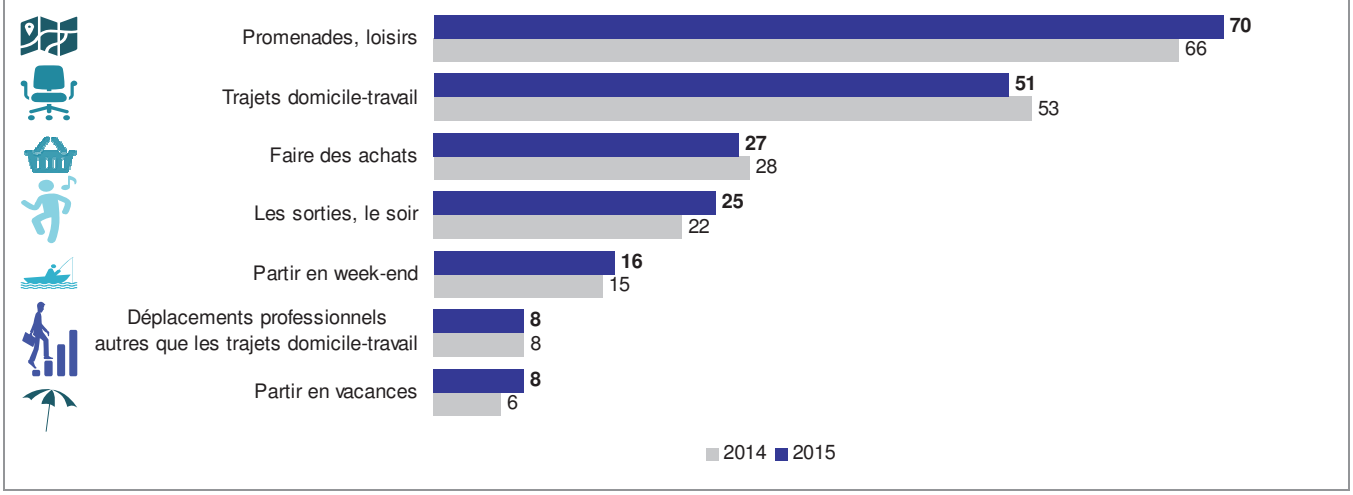
L'âge moyen du conducteur de 2RM est en effet en 2015 de 42 ans, contre 39 ans et 8 mois en 2010, ce qui reflète un léger vieillissement de ces utilisateurs. Enfin, c'est dans la tranche d'âge des 45-54 ans que l'on trouve la plus forte concentration d'utilisateurs de deux-roues motorisés, avec une part de 28 %.

Les utilisateurs de 2RM sont principalement des hommes (84 %). Les utilisateurs de cyclomoteurs ont un profil plus féminin (28 %).

Mixité du parc 2RM/véhicule léger

- 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 ;
- 94 % des foyers possédant un deux-roues motorisé utilisent également une voiture.

Principaux motifs d'utilisation des 2RM en %



Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD

Vitesses maximales autorisées (VMA)

Pays	En agglomération	Routes hors agglomération	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),
Danemark	50 km/h	80 km/h	130 km/h (110 km/h pour certaines sections)
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 particulier pour les conducteurs novices et les 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 et les conducteurs novices 0.0 g/l pour les 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	--
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	--
Corée du Sud	0.5 g/l	--
Danemark	0.5 g/l	--
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	--
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)	--
Irlande	0.5 g/l	0.2 g/l pour jeunes conducteurs et conducteurs professionnels
Islande	0.5 g/l	--
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	--
Japon	0.3 g/l	--
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
Malaysie	0.8 g/l	--
Maroc	0.2 g/l	--
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	--
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	--
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	--
Royaume Uni	0.8 g/l, 0.5g/l en Ecosse 0.5 g/l en Irlande du Nord à partir de 2018	--
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	--
Suisse	0.5 g/l	0.0 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels

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 (*primary law* dans 34 Etats, *secondary law* dans 15 Etats)	88.5%	Varie selon les Etats	73% 81% (données 2014) 91% pour les enfants (dispositifs de retenue pour les enfants < 8 ans)
Finlande	1975	93% (en agglomération), 96% (hors agglomération)	1987	88% (en agglomération)
France	1975	95,8% (en agglomération), 98,6% (autres routes) (données 2012)	1990	71%, 89% pour les enfants (en agglomération 84%, 94% pour les enfants (autoroutes)
Grèce	1987	77% (conducteur), 74% (passagers) (données 2009)	2003	23% (données 2009)
Hongrie	1976	82% (conducteurs), 83% (passagers)	1993 (hors agglo), 2001 (en agglo)	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 agglo 2005 – en agglo	49% conducteurs 46% passagers (données 2011)	2005 hors agglo	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)

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 > 49cm³, 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%	Non	
Grèce	Oui	75% conducteurs 46% passagers (données 2009)	Non	
Hongrie	Oui depuis 1965 pour les motocyclistes, 1997 pour les cyclomoteurs hors agglo 1998 pour les cyclomoteurs en agglo	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	

Accidentalité par département

Métropole et Outre-mer

		Accidents			Tués	Blessés		
		corporels	dont mortels	dont graves		hospitalisés	légers	tous
1	Ain	423	37	268	38	270	303	573
2	Aisne	215	36	166	36	165	113	278
3	Allier	209	26	164	30	171	71	242
4	Alpes-de-Haute-Provence	140	22	119	22	119	66	185
5	Hautes-Alpes	127	10	95	10	103	74	177
6	Alpes-Maritimes	1 663	52	684	56	718	1 361	2 079
7	Ardèche	173	24	133	28	143	89	232
8	Ardennes	87	9	75	9	80	26	106
9	Ariège	73	6	63	6	74	29	103
10	Aube	190	23	151	24	164	65	229
11	Aude	303	31	183	34	184	177	361
12	Aveyron	180	27	145	29	158	84	242
13	Bouches-du-Rhône	4 017	122	1 251	128	1 378	3 928	5 306
14	Calvados	482	33	276	35	301	369	670
15	Cantal	71	9	69	9	67	6	73
16	Charente	164	20	113	21	117	103	220
17	Charente-Maritime	659	54	283	61	286	504	790
18	Cher	189	18	122	21	129	134	263
19	Corrèze	217	19	87	22	93	192	285
2A	Corse-du-Sud	121	10	66	10	71	93	164
2B	Haute-Corse	269	22	176	25	197	182	379
21	Côte-d'Or	210	23	167	25	182	136	318
22	Côtes-d'Armor	395	29	259	31	282	273	555
23	Creuse	51	6	44	7	43	13	56
24	Dordogne	176	32	158	34	167	78	245
25	Doubs	356	27	244	27	260	160	420
26	Drôme	374	43	256	46	267	244	511
27	Eure	270	32	215	35	218	118	336
28	Eure-et-Loir	332	33	183	34	176	233	409
29	Finistère	593	37	293	41	338	450	788
30	Gard	619	60	334	69	343	488	831
31	Haute-Garonne	944	48	357	51	360	848	1 208
32	Gers	120	22	96	23	82	57	139
33	Gironde	1 687	56	555	101	592	1 541	2 133
34	Hérault	700	87	440	94	442	441	883
35	Ille-et-Vilaine	729	40	323	42	332	592	924
36	Indre	200	12	101	13	104	133	237
37	Indre-et-Loire	722	33	390	35	423	430	853
38	Isère	609	61	429	67	479	360	839
39	Jura	124	17	111	18	116	51	167
40	Landes	183	30	157	32	152	49	201
41	Loir-et-Cher	238	25	155	27	173	127	300
42	Loire	657	29	349	30	360	499	859
43	Haute-Loire	141	22	113	27	110	58	168
44	Loire-Atlantique	747	78	462	83	473	427	900
45	Loiret	314	42	210	48	236	176	412
46	Lot	75	12	60	13	54	23	77
47	Lot-et-Garonne	185	39	152	40	137	94	231
48	Lozère	69	13	54	14	50	39	89
49	Maine-et-Loire	658	29	258	32	279	574	853
50	Manche	476	27	210	29	233	385	618
51	Marne	285	34	182	41	196	184	380
52	Haute-Marne	129	17	88	18	88	92	180
53	Mayenne	140	18	129	19	128	35	163
54	Meurthe-et-Moselle	703	24	205	27	208	638	846
55	Meuse	76	12	65	14	70	35	105

		Accidents			Tués	Blessés		
		corporels	dont mortels	dont graves		hospitalisés	légers	tous
56	Morbihan	522	30	230	34	268	412	680
57	Moselle	451	45	273	48	283	293	576
58	Nièvre	172	12	85	12	82	116	198
59	Nord	1 321	92	899	102	993	609	1 602
60	Oise	387	56	291	69	300	221	521
61	Orne	194	25	136	32	143	101	244
62	Pas-de-Calais	600	60	451	67	462	268	730
63	Puy-de-Dome	308	38	239	43	251	143	394
64	Pyrénées-Atlantiques	729	32	316	33	318	549	867
65	Hautes-Pyrénées	184	17	89	20	93	155	248
66	Pyrénées-Orientales	255	25	136	29	135	194	329
67	Bas-Rhin	633	33	274	35	284	499	783
68	Haut-Rhin	358	24	249	24	252	188	440
69	Rhône	2 115	62	784	69	843	1 785	2 628
70	Haute-Saône	123	15	103	16	114	39	153
71	Saône-et-Loire	277	42	223	45	239	168	407
72	Sarthe	216	27	195	30	229	82	311
73	Savoie	138	19	121	20	136	34	170
74	Haute-Savoie	374	36	309	37	330	161	491
75	Paris	6 153	47	717	47	702	6 255	6 957
76	Seine-Maritime	798	41	381	43	414	648	1 062
77	Seine-et-Marne	807	86	463	91	484	572	1 056
78	Yvelines	892	41	435	42	462	710	1 172
79	Deux-Sèvres	165	31	128	37	124	72	196
80	Somme	424	31	207	34	240	298	538
81	Tarn	133	28	122	31	134	54	188
82	Tarn-et-Garonne	177	27	148	28	144	71	215
83	Var	868	64	572	67	629	529	1 158
84	Vaucluse	229	26	192	27	196	101	297
85	Vendée	241	34	208	37	225	101	326
86	Vienne	433	26	178	28	189	385	574
87	Haute-Vienne	411	25	154	25	155	355	510
88	Vosges	169	18	133	22	146	85	231
89	Yonne	185	28	138	31	126	97	223
90	Territoire-de-Belfort	164	6	51	6	49	146	195
91	Essonne	1 547	37	338	41	349	1 630	1 979
92	Hauts-de-Seine	2 718	26	405	26	419	2 678	3 097
93	Seine-Saint-Denis	2 764	37	1 202	37	1 379	1 995	3 374
94	Val-de-Marne	2 568	26	620	26	675	2 384	3 059
95	Val-d'Oise	1 141	26	415	29	458	974	1 432
	Total France métropole	**56 603**	**3 160**	**25 103**	**3 461**	**26 595**	**44 207**	**70 802**
971	Guadeloupe	321	39	242	40	241	163	404
972	Martinique	328	28	168	29	181	249	430
973	Guyane	487	25	277	28	314	300	614
974	Réunion	662	47	328	51	331	490	821
976	Mayotte	253	7	52	7	55	258	313
	Total DOM	**2 051**	**146**	**1 067**	**155**	**1 122**	**1 460**	**2 582**
975	Saint-Pierre et Miquelon	0	0	0	0	0	0	0
977	Saint-Barthélémy	16	2	15	2	18	1	19
978	Saint-Martin	26	5	23	5	29	13	42
986	Wallis et Futuna	0	0	0	0	0	0	0
987	Polynésie française	139	13	105	15	103	68	171
988	Nouvelle Calédonie	363	47	235	49	290	252	542
	Total COM	**544**	**67**	**378**	**71**	**440**	**334**	**774**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2015

Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Par catégories d'usagers : France métropolitaine

		Tués	Blessés		
			hospitalisés	légers	tous
Piétons		468	4 331	6 422	10 753
Bicyclettes	Conducteurs	149	1 508	2 490	3 998
	Passagers	0	8	23	31
	Ensemble	**149**	**1 516**	**2 513**	**4 029**
Cyclos y compris scooters <50 cm3	Conducteurs	143	2 406	3 863	6 269
	Passagers	12	277	540	817
	Ensemble	**155**	**2 683**	**4 403**	**7 086**
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	579	5 048	6 897	11 945
	Passagers	35	466	725	1 191
	Ensemble	**614**	**5 514**	**7 622**	**13 136**
Véhicules de tourisme	Conducteurs	1 311	7 470	14 232	21 702
	Passagers	485	3 551	6 670	10 221
	Ensemble	**1 796**	**11 021**	**20 902**	**31 923**
Camionnettes	Conducteurs	88	558	909	1 467
	Passagers	32	240	311	551
	Ensemble	**120**	**798**	**1 220**	**2 018**
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	30	158	255	413
	Passagers	5	28	42	70
	Ensemble	**35**	**186**	**297**	**483**
Tracteurs routiers avec semi-remorques	Conducteurs	19	59	53	112
	Passagers	2	4	4	8
	Ensemble	**21**	**63**	**57**	**120**
Autobus	Conducteurs	0	8	75	83
	Passagers	1	60	229	289
	Ensemble	**1**	**68**	**304**	**372**
Autocars	Conducteurs	0	9	16	25
	Passagers	42	21	81	102
	Ensemble	**42**	**30**	**97**	**127**
Tracteurs agricoles	Conducteurs	4	21	24	45
	Passagers	1	3	1	4
	Ensemble	**5**	**24**	**25**	**49**
Voiturettes	Conducteurs	21	110	128	238
	Passagers	4	50	45	95
	Ensemble	**25**	**160**	**173**	**333**
Autres	Conducteurs	27	149	89	238
	Passagers	3	52	83	135
	Ensemble	**30**	**201**	**172**	**373**
Total	**Piétons**	**468**	**4 331**	**6 422**	**10 753**
	Conducteurs	**2 371**	**17 504**	**29 031**	**46 535**
	Passagers	**622**	**4 760**	**8 754**	**13 514**
	Ensemble	**3 461**	**26 595**	**44 207**	**70 802**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels, BAAC 2015.

Par catégories d'usagers : départements d'Outre-mer

		Tués	Blessés		
			hospitalisés	légers	tous
Piétons		37	166	244	410
Bicyclettes	Conducteurs	10	81	69	150
	Passagers	0	0	5	5
	Ensemble	**10**	**81**	**74**	**155**
Cyclos y compris scooters <50 cm3	Conducteurs	19	230	265	495
	Passagers	3	66	69	135
	Ensemble	**22**	**296**	**334**	**630**
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	34	233	144	377
	Passagers	5	27	23	50
	Ensemble	**39**	**260**	**167**	**427**
Véhicules de tourisme	Conducteurs	26	164	364	528
	Passagers	16	122	217	339
	Ensemble	**42**	**286**	**581**	**867**
Camionnettes	Conducteurs	1	11	26	37
	Passagers	2	10	7	17
	Ensemble	**3**	**21**	**33**	**54**
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	0	4	7	11
	Passagers	0	5	3	8
	Ensemble	**0**	**9**	**10**	**19**
Tracteurs routiers avec semi-remorques	Conducteurs	0	0	0	0
	Passagers	0	0	0	0
	Ensemble	**0**	**0**	**0**	**0**
Autobus	Conducteurs	0	0	0	0
	Passagers	0	0	8	8
	Ensemble	**0**	**0**	**8**	**8**
Autocars	Conducteurs	0	0	0	0
	Passagers	0	0	1	1
	Ensemble	**0**	**0**	**1**	**1**
Tracteurs agricoles	Conducteurs	0	0	0	0
	Passagers	0	0	0	0
	Ensemble	**0**	**0**	**0**	**0**
Voiturettes	Conducteurs	1	0	4	4
	Passagers	0	0	1	1
	Ensemble	**1**	**0**	**5**	**5**
Autres	Conducteurs	1	3	3	6
	Passagers	0	0	0	0
	Ensemble	**1**	**3**	**3**	**6**
Total	**Piétons**	**37**	**166**	**244**	**410**
	Conducteurs	**92**	**726**	**882**	**1 608**
	Passagers	**26**	**230**	**334**	**564**
	Ensemble	**155**	**1 122**	**1 460**	**2 582**

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2015*.

Selon l'âge et le sexe - France métropolitaine

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	19	211	497	708	15	135	329	464
5-9 ans	10	352	629	981	17	213	400	613
10-14 ans	25	619	985	1 604	15	304	612	916
15-17 ans	92	1 330	1 619	2 949	33	364	732	1 096
18-19 ans	156	1 105	1 576	2 681	50	403	795	1 198
20-24 ans	335	2 484	4 027	6 511	78	921	2 142	3 063
25-29 ans	282	1 981	3 636	5 617	55	717	1 820	2 537
30-34 ans	234	1 585	2 874	4 459	36	502	1 400	1 902
35-39 ans	171	1 320	2 425	3 745	30	443	1 159	1 602
40-44 ans	182	1 381	2 402	3 783	34	480	1 159	1 639
45-49 ans	167	1 247	2 029	3 276	51	498	1 041	1 539
50-54 ans	173	1 222	1 750	2 972	31	516	995	1 511
55-59 ans	129	1 024	1 428	2 452	44	480	848	1 328
60-64 ans	126	707	830	1 537	40	453	621	1 074
65-69 ans	116	590	650	1 240	53	416	470	886
70-74 ans	90	351	415	766	53	311	366	677
75-79 ans	89	388	345	733	65	362	292	654
80-84 ans	95	320	300	620	70	323	249	572
85-89 ans	81	195	143	338	62	190	114	304
90-94 ans	28	68	39	107	21	61	42	103
95 ans et +	4	10	8	18	4	12	5	17
Âge indét.		1	6	7			3	3
Total	**2 604**	**18 491**	**28 613**	**47 104**	**857**	**8 104**	**15 594**	**23 698**

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	4	14	28	42	1	7	14	21
5-9 ans	1	22	55	77	1	17	16	33
10-14 ans	1	26	45	71	0	15	23	38
15-17 ans	8	59	47	106	0	18	24	42
18-19 ans	5	65	63	128	3	13	26	39
20-24 ans	27	171	178	349	3	33	52	85
25-29 ans	16	112	134	246	3	19	49	68
30-34 ans	15	90	105	195	2	18	40	58
35-39 ans	10	75	87	162	1	15	35	50
40-44 ans	4	49	72	121	2	22	28	50
45-49 ans	9	39	61	100	1	14	27	41
50-54 ans	10	47	52	99	2	13	23	36
55-59 ans	6	42	27	69	3	14	25	39
60-64 ans	4	27	27	54	1	9	13	22
65-69 ans	3	14	23	37	0	11	13	24
70-74 ans	1	10	12	22	1	6	2	8
75-79 ans	1	5	8	13	3	2	9	11
80-84 ans	0	3	7	10	0	3	5	8
85-89 ans	1	0	2	2	1	1	3	4
90-94 ans	1	1	0	1	0	1	0	1
95 ans et +	0	0	0	0	0	0	0	0
Âge indét.	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	**127**	**871**	**1 033**	**1 904**	**28**	**251**	**427**	**678**

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2015.*

Victimes tous usagers

	France métropolitaine				Départements d'outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	34	346	826	1 172	5	21	42	63
5-9 ans	27	565	1 029	1 594	2	39	71	110
10-14 ans	40	923	1 597	2 520	1	41	68	109
15-17 ans	125	1 694	2 351	4 045	8	77	71	148
18-19 ans	206	1 508	2 371	3 879	8	78	89	167
20-24 ans	413	3 405	6 169	9 574	30	204	230	434
25-29 ans	337	2 698	5 456	8 154	19	131	183	314
30-34 ans	270	2 087	4 274	6 361	17	108	145	253
35-39 ans	201	1 763	3 584	5 347	11	90	122	212
40-44 ans	216	1 861	3 561	5 422	6	71	100	171
45-49 ans	218	1 745	3 070	4 815	10	53	88	141
50-54 ans	204	1 738	2 745	4 483	12	60	75	135
55-59 ans	173	1 504	2 276	3 780	9	56	52	108
60-64 ans	166	1 160	1 451	2 611	5	36	40	76
65-69 ans	169	1 006	1 120	2 126	3	25	36	61
70-74 ans	143	662	781	1 443	2	16	14	30
75-79 ans	154	750	637	1 387	4	7	17	24
80-84 ans	165	643	549	1 192	0	6	12	18
85-89 ans	143	385	257	642	2	1	5	6
90-94 ans	49	129	81	210	1	2	0	2
95 ans et +	8	22	13	35	0	0	0	0
Âge indét.	0	1	9	10	0	0	0	0
Total	**3 461**	**26 595**	**44 207**	**70 802**	**155**	**1 122**	**1 460**	**2 582**

Victimes piétons

	France métropolitaine				Départements d'outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	5	138	263	401	4	11	26	37
5-9 ans	5	294	453	747	2	22	40	62
10-14 ans	6	398	680	1 078	0	9	28	37
15-17 ans	15	200	450	650	1	9	15	24
18-19 ans	8	132	219	351	1	3	12	15
20-24 ans	22	200	482	682	1	10	11	21
25-29 ans	17	197	398	595	1	8	11	19
30-34 ans	23	155	331	486	3	8	12	20
35-39 ans	20	164	321	485	3	10	13	23
40-44 ans	21	187	315	502	2	7	7	14
45-49 ans	25	178	326	504	3	9	11	20
50-54 ans	26	208	344	552	3	8	10	18
55-59 ans	20	226	358	584	5	13	7	20
60-64 ans	26	245	298	543	1	11	8	19
65-69 ans	28	288	288	576	1	13	5	18
70-74 ans	32	200	269	469	1	8	8	16
75-79 ans	46	319	243	562	3	3	10	13
80-84 ans	48	293	226	519	0	2	8	10
85-89 ans	45	207	112	319	1	0	2	2
90-94 ans	26	82	39	121	1	2	0	2
95 ans et +	4	19	7	26	0	0	0	0
Âge indét.	0	1	0	1	0	0	0	0
Total	**468**	**4 331**	**6 422**	**10 753**	**37**	**166**	**244**	**410**

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2015*.

Victimes cyclistes

	France métropolitaine				Départements d'outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans		4	12	16	1	2		2
5-9 ans		41	46	87		4	5	9
10-14 ans	6	105	168	273	1	11	12	23
15-17 ans	6	79	160	239		10	12	22
18-19 ans		44	110	154	1	9	6	15
20-24 ans	5	83	270	353	1	11	7	18
25-29 ans	5	81	261	342	1	4	7	11
30-34 ans	8	76	185	261	1	4	1	5
35-39 ans	7	76	182	258	1	4	3	7
40-44 ans	4	127	209	336		3	5	8
45-49 ans	13	112	184	296		1	5	6
50-54 ans	9	123	212	335	1	7	3	10
55-59 ans	17	132	151	283	1	8	5	13
60-64 ans	18	142	126	268	1	2		2
65-69 ans	12	116	104	220			2	2
70-74 ans	15	66	62	128		1		1
75-79 ans	13	62	36	98			1	1
80-84 ans	7	34	27	61				
85-89 ans	4	12	8	20				
90-94 ans		1		1				
95 ans et +								
Âge indét.								
Total	**149**	**1 516**	**2 513**	**4 029**	**10**	**81**	**74**	**155**

Victimes cyclomotoristes

	France métropolitaine				Départements d'outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans		1		1		4	2	6
5-9 ans		2	10	12		3	4	7
10-14 ans	9	158	156	314		11	6	17
15-17 ans	45	840	1 086	1 926	3	36	31	67
18-19 ans	20	307	627	934	1	35	24	59
20-24 ans	21	360	866	1 226	6	70	78	148
25-29 ans	5	244	546	790	3	40	51	91
30-34 ans	9	187	348	535	2	23	43	66
35-39 ans	9	140	241	381	1	20	28	48
40-44 ans	6	118	177	295	1	16	21	37
45-49 ans	6	96	111	207		7	16	23
50-54 ans	7	90	97	187	3	13	11	24
55-59 ans	3	65	73	138		6	4	10
60-64 ans	7	37	31	68	1	5	8	13
65-69 ans	2	16	16	32	1	4	4	8
70-74 ans	4	8	8	16		3	1	4
75-79 ans	2	9	7	16			1	1
80-84 ans		3	1	4			1	1
85-89 ans		2	1	3				
90-94 ans								
95 ans et +			1	1				
Âge indét.								
Total	**155**	**2 683**	**4 403**	**7 086**	**22**	**296**	**334**	**630**

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2015.*

Victimes motocyclistes

	France métropolitaine				Départements d'outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	légers	tous		hospitalisés	légers	tous
0-4 ans	1		3	3				
5-9 ans		6	18	24			2	2
10-14 ans	1	25	53	78		2	2	4
15-17 ans	11	207	137	344	2	8	3	11
18-19 ans	22	164	173	337	2	18	3	21
20-24 ans	85	766	999	1 765	10	49	26	75
25-29 ans	96	780	1 278	2 058	9	48	26	74
30-34 ans	75	647	985	1 632	7	43	24	67
35-39 ans	50	498	822	1 320	2	29	22	51
40-44 ans	62	579	918	1 497	2	18	19	37
45-49 ans	62	549	782	1 331	4	17	15	32
50-54 ans	64	563	685	1 248		10	13	23
55-59 ans	41	402	471	873	1	11	5	16
60-64 ans	27	199	179	378		5	4	9
65-69 ans	12	86	75	161		2	1	3
70-74 ans	3	29	23	52			1	1
75-79 ans	1	11	9	20				
80-84 ans	1	2	9	11			1	1
85-89 ans		1	3	4				
90-94 ans								
95 ans et +								
Âge indét.								
Total	**614**	**5 514**	**7 622**	**13 136**	**39**	**260**	**167**	**427**

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	24	184	525	709		4	14	18
5-9 ans	21	197	474	671		10	19	29
10-14 ans	18	202	482	684		6	18	24
15-17 ans	42	319	457	776	2	13	10	23
18-19 ans	146	781	1 179	1 960	3	12	40	52
20-24 ans	262	1 838	3 327	5 165	11	62	102	164
25-29 ans	192	1 243	2 698	3 941	4	30	81	111
30-34 ans	132	881	2 158	3 039	4	29	61	90
35-39 ans	100	751	1 776	2 527	4	24	50	74
40-44 ans	102	711	1 702	2 413		24	45	69
45-49 ans	91	675	1 426	2 101	2	17	34	51
50-54 ans	71	629	1 195	1 824	5	14	27	41
55-59 ans	75	543	1 061	1 604	1	14	27	41
60-64 ans	70	472	730	1 202	2	8	17	25
65-69 ans	104	444	579	1 023	1	6	22	28
70-74 ans	74	327	380	707	1	4	4	8
75-79 ans	73	330	313	643	1	4	5	9
80-84 ans	94	294	265	559		4	2	6
85-89 ans	80	154	120	274	1	1	3	4
90-94 ans	21	43	42	85				
95 ans et +	4	3	5	8				
Âge indét.			8	8				
Total	**1 796**	**11 021**	**20 902**	**31 923**	**42**	**286**	**581**	**867**

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels, BAAC 2015*.

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	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et +	total autres	
de moins de 18 ans	86	68	4	11	5	2	2	0	2	26	94
18-24	824	442	17	49	118	114	77	34	55	464	906
25-44	1549	840	71	37	153	107	250	101	169	888	1728
45-64	1190	583	30	30	117	232	75	74	151	709	1292
65-74	368	207	6	4	21	52	48	25	49	205	412
75 ans et +	338	231	2	4	6	17	23	12	79	143	374

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	209	311	67%	3 321	6 632	50%
20-24	394	637	62%	5 888	12 795	46%
25-29	344	565	61%	5 119	12 191	42%
30-34	242	469	52%	3 958	10 267	39%
35-39	207	402	51%	3 290	8 850	37%
40-44	194	447	43%	3 177	9 051	35%
45-49	182	422	43%	2 809	8 035	35%
50-54	161	379	42%	2 551	7 283	35%
55-59	140	331	42%	2 089	5 840	36%
60-64	112	245	46%	1 473	3 873	38%
65-69	121	228	53%	1 212	2 992	41%
70-74	102	163	63%	857	1 843	47%
75-79	84	123	68%	730	1 475	49%
80-84	80	127	63%	673	1 167	58%
85-89	59	80	74%	351	570	62%
90-94	15	19	79%	106	159	67%
95 et plus	4	4	100%	11	17	65%
ind	0	0	-	0	8	0%
Ensemble	**2 650**	**4 952**	**54%**	**37 615**	**93 048**	**40%**

Conducteurs des véhicules de tourisme

Accidents avec un conducteur de VT	Nombre d'accident mortels	Tués parmi ces conducteurs	Autres tués dans l'accident par tranche d'âge								Total
			0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et +	total autres	
de moins de 18 ans	9	2	1	6	3	1	1	0	0	12	14
18-24	608	301	15	41	102	89	65	25	40	377	678
25-44	984	514	57	27	107	91	152	53	89	576	1090
45-64	625	281	20	13	63	128	49	42	95	410	691
65-74	285	156	6	3	17	45	34	22	43	170	326
75 ans et +	288	190	2	4	6	15	22	9	76	134	324

Répartition des piétons et des 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	Multi-véhic.	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Multi-véhic.	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Multi-véhic.	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Multi-véhic.
	Nombre			Nombre			Nombre			Nombre		
PIÉTONS												
Piétons		10 285	276		722	44		92	24	0	11 099	344
BICYCLETTES												
Bicyclettes	244	300	3 215	76	13	691	1	0	16	321	313	3 922
CYCLOS												
Cyclos sauf scooters	483	206	2 188	101	5	348	4	0	10	588	211	2 546
Scooters <ou=50cm3	618	280	2 440	141	13	365	5	0	3	764	293	2 808
MOTOCYCLETTES LÉGÈRES												
Motos <ou=125cm3 sauf scooters	236	119	1 362	134	9	253	39	1	91	409	129	1 706
Scooters >50 et <ou=125cm3	235	181	1 362	36	5	115	24	0	60	295	186	1 537
MOTOCYCLETTES TYPES 1 ET 2												
Motos >125cm3 sauf scooters	631	289	3 750	812	14	1 614	219	1	727	1 662	304	6 091
Scooters >125cm3	115	163	998	38	1	103	23	1	107	176	165	1 208
VÉHICULES DE TOURISME												
Véhicules de tourisme	2 107	6 918	27 793	3 305	501	12 142	1 109	50	6 223	6 521	7 469	46 158
VÉHICULES UTILITAIRES												
Camionnettes =< 3,5T	98	663	2 325	246	64	1 260	82	7	614	426	734	4 199
POIDS LOURDS												
PL 3,5T<PTAC=<7,5T	7	33	163	5	1	67	2	0	60	14	34	290
PL. >7,5T	10	89	325	54	11	332	19	3	166	83	103	823
PL avec remorques	5	25	177	32	7	297	32	8	373	69	40	847
Tracteurs routiers	3	2	13	1	0	5	2	0	15	6	2	33
Tracteurs avec semi-remorque	5	7	71	22	7	202	20	5	218	47	19	491
TRANSPORT EN COMMUN												
Autobus	14	258	442	1	10	50	0	0	10	15	268	502
Autocars	4	17	69	7	2	54	1	0	18	12	19	141
AUTRES												
Tracteurs agricoles	5	3	32	13	2	131	0	0	1	18	5	164
Voiturettes	44	61	219	29	1	85	5	0	16	78	62	320
Quads <ou=50cm3	4	2	4	1	0	4	0	0	0	5	2	8
Quads >50cm3	35	3	21	47	0	22	0	0	0	82	3	43
Engins spéciaux	6	4	28	5	1	24	0	0	7	11	5	59
Trains	0	3	13	0	0	11	0	0	0	0	3	24
Tramways	0	59	67	0	1	0	0	0	0	0	60	67
Autres ou indéterminés	18	62	140	13	5	47	6	3	16	37	70	203
Tous véhicules	**4 927**	**9 747**	**47 217**	**5 119**	**673**	**18 222**	**1 593**	**79**	**8 751**	**11 639**	**10 499**	**74 190**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2015

Les séries longues du BAAC

Métropole et départements d'Outre-mer

Accidents corporels en métropole de 1978-2015 (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	-0.8
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	-3.6
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	-5.0
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

Personnes tuées en métropole de 1978-2015 (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	

Personnes blessées en métropole de 1978-2015 (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%

Blessés graves (1978-2004) et blessés hospitalisés (2005-2015) 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	128.3%	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%	

Accidentalité en France métropolitaine - années 2000 à 2015

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	-0.1	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

* 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
Source : ONISR, fichier des accidents - BAAC 2015

Accidentalité par classe d'âge, métropole

Personnes tuées 2000-2015 (années 2000-2004 recalculées)

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
2000	142	367	354	1 746	2 696	1 508	631	727	8 170
2001	88	304	375	1 845	2 757	1 507	645	732	8 253
2002	91	263	313	1 670	2 603	1 450	642	710	7 742
2003	88	224	276	1 302	1 986	1 138	492	620	6 126
2004	14	191	231	1 312	1 837	1 049	394	566	5 593
2005	20	143	260	1 222	1 645	1 034	384	610	5 318
2006	65	131	225	1 037	1 404	946	343	558	4 709
2007	8	164	200	981	1 491	892	356	528	4 620
2008	0	125	172	958	1 342	867	282	529	4 275
2009	0	122	189	901	1 366	899	288	508	4 273
2010	1	130	161	831	1 249	856	264	500	3 992
2011	1	128	144	813	1 272	847	280	478	3 963
2012	0	115	131	753	1 082	827	264	481	3 653
2013	0	97	102	636	1 005	740	254	434	3 268
2014	1	112	116	582	1 041	761	283	488	3 384
2015	0	101	125	619	1 024	761	312	519	3 461
Var 2015/2014	**ns**	**-9.8%**	**7.8%**	**6.4%**	**-1.6%**	**0.0%**	**10.2%**	**6.4%**	**2.3%**

Blessés hospitalisés plus de 24 heures 2005-2015

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	248	2 944	3 668	8 723	12 741	7 222	2 034	2 231	39 811
2006	409	3 057	3 779	8 867	12 771	7 451	1 997	2 331	40 662
2007	103	2 726	3 485	8 372	12 385	7 371	1 892	2 281	38 615
2008	17	2 579	2 998	7 444	11 341	6 793	1 705	2 088	34 965
2009	4	2 389	2 639	7 175	10 628	6 715	1 636	2 137	33 323
2010	7	2 166	2 342	6 298	9 786	6 302	1 483	2 009	30 393
2011	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
Var 2015/2014	**ns**	**-2.6%**	**-2.6%**	**-0.6%**	**0.6%**	**-0.1%**	**1.5%**	**1.5%**	**-0.2%**

Accidentalité par catégorie d'usager, métropole

Accidents corporels 2000-2015

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Ensemble
2000	18 475	6 335	19 557	19 448	105 006	5 533	6 291	1 734	121 223
2001	17 604	5 617	18 517	19 515	100 767	5 420	6 039	1 693	116 745
2002	16 170	4 906	16 488	17 967	91 014	4 655	5 333	1 626	105 470
2003	14 293	5 161	15 913	16 144	76 446	4 259	4 472	1 396	90 220
2004	13 913	4 777	15 367	15 950	71 962	4 035	4 212	1 282	85 390
2005	13 664	4 883	13 559	18 293	70 558	3 528	4 410	1 302	84 525
2006	13 424	4 835	14 125	17 178	64 560	5 848	4 813	1 246	80 309
2007	13 407	4 954	15 240	18 088	64 606	6 378	4 216	1 202	81 272
2008	12 757	4 677	14 318	16 870	58 467	5 894	3 812	1 210	74 487
2009	12 477	4 697	13 142	16 692	56 747	5 762	3 270	1 218	72 315
2010	12 095	4 260	11 368	15 414	53 021	5 574	3 292	1 063	67 288
2011	11 976	4 567	10 306	15 772	50 921	5 512	3 155	1 099	65 024
2012	11 293	4 206	9 077	14 366	47 340	5 242	2 946	1 045	60 437
2013	11 001	4 080	7 714	13 493	44 566	5 139	2 791	978	56 812
2014	11 216	4 438	7 814	13 977	45 555	5 123	2 762	919	58 191
2015	10 784	4 429	7 124	13 628	44 663	5 033	2 787	949	56 603
Var 2015/2014	**-3.9%**	**-0.2%**	**-8.8%**	**-2.5%**	**-2.0%**	**-1.8%**	**0.9%**	**3.3%**	**-2.7%**

Personnes tuées 2000-2015 (années 2000-2004 recalculées)

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2000	848	273	461	947	5 351	80	124	20	66	8 170
2001	832	259	455	1 081	5 343	80	144	14	45	8 253
2002	876	226	391	1 040	4 920	81	134	11	64	7 742
2003	633	203	398	869	3 721	80	114	47	61	6 126
2004	588	179	343	870	3 406	62	86	21	38	5 593
2005	635	180	356	881	3 065	56	90	14	41	5 318
2006	535	181	317	769	2 626	120	87	6	68	4 709
2007	561	142	325	830	2 464	131	68	35	64	4 620
2008	548	148	291	795	2 205	135	76	19	58	4 275
2009	496	162	299	888	2 160	145	54	5	64	4 273
2010	485	147	248	704	2 117	146	65	4	76	3 992
2011	519	141	220	760	2 062	134	67	0	60	3 963
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
Var 2015/2014	**-6.2%**	**-6.3%**	**-6.1%**	**-1.8%**	**8.0%**	**-16.1%**	**0.0%**	**377.8%**	**-7.7%**	**2.3%**

Personnes hospitalisées plus de 24 heures, 2005-2015

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2005	5 708	1 667	5 433	7 386	18 298	379	454	170	316	39 811
2006	5 523	1 745	5 888	6 928	18 084	1 052	726	263	453	40 662
2007	5 310	1 614	5 930	7 171	16 486	981	460	160	503	38 615
2008	5 039	1 559	5 391	6 873	14 127	981	399	173	423	34 965
2009	4 789	1 554	4 829	6 742	13 593	894	405	101	416	33 323
2010	4 584	1 361	4 100	6 123	12 454	921	363	77	410	30 393
2011	4 593	1 418	3 710	6 279	12 136	807	303	56	377	29 679
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
Var 2015/2014	**0.2%**	**4.8%**	**-2.0%**	**1.8%**	**-1.1%**	**0.5%**	**-15.6%**	**11.4%**	**-0.3%**	**-0.2%**

Accidentalité par catégorie d'usager, départements d'Outre-mer
(Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion et Mayotte depuis le 1er janvier 2012)

Personnes tuées 2005-2014

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
Var 2015/2014	**ns**	**166.7%**	**60.0%**	**-2.6%**	**-31.2%**	**5.9%**	**-44.4%**	**16.7%**	**-10.4%**

Personnes hospitalisées plus de 24 heures 2005-2014

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
Var 2015/2014	**-100.0%**	**53.0%**	**42.6%**	**33.0%**	**18.0%**	**44.4%**	**20.6%**	**-15.8%**	**29.4%**

Accidentalité par catégorie d'usager, départements d'Outre-mer

Accidents corporels 2005-2015

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
Var 2015/2014	**25.7%**	**33.1%**	**42.0%**	**19.1%**	**21.8%**	**-14.8%**	**26.3%**	**0.0%**	**23.3%**

Personnes tuées de 2005 à 2015

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
Var 2015/2014	**-15.9%**	**150.0%**	**-18.5%**	**0.0%**	**-17.6%**	**-50.0%**	**-100.0%**	**-**	**100.0%**	**-10.4%**

Personnes hospitalisées plus de 24 heures, 2005-2015

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
Var 2015/2014	**27.7%**	**76.1%**	**41.6%**	**19.3%**	**23.8%**	**23.5%**	**28.6%**	**-**	**-66.7%**	**29.4%**

Bibliographie

AMOROS, Emmanuelle, *et al.*	*Accidentalité à Vélo et Exposition au Risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers*, IFSTTAR, août 2012.
ASFA	*Chiffres clés*, 2016.
ASFA	*Analyse annuelle des accidents mortels sur autoroutes concédées*, 2016.
BEATT[1]	*Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004*, avril 2007.
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	*Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 1)*, 2015.
Cerema	*Freinage d'urgence motos vs voitures particulières - Essais sur piste*, 2016.
Cerema	*Les accidents piétons hors agglomération*, rapport d'étude à paraître (2016).
Cerema	*Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain*, rapport d'étude, juin 2016.
Certu	*L'usage du vélo en milieu urbain, une pratique qui se développe : des freins à desserrer, 2013.*
CNAMTS	*Rapport de gestion 2014 de l'Assurance maladie Risques Professionnels.*
CGDD – SOeS[2]	*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	Résultats détaillés de l'enquête 2012 sur l'utilisation des deux-roues motorisés http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/s/vehicules-routiers-deux-roues-motorises.html (mis à jour le 11/03/2013).
CGDD – SOeS	*Les comptes des transports en 2015, rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation*, collection Références, 2016.
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.
Commission européenne	*Road safety in the European Union – Trends, statistics and main challenges*, mars 2015.
DOMMES, A. & CAVALLO, V.	*Can simulator-based training improve street-crossing safety for older pedestrians?* Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 15, 206-218, 2012.
DOMMES, A., CAVALLO, V., VIENNE, F., & AILLERIE, I.	*Age-related differences in street-crossing safety before and after training of older pedestrians. Accident Analysis and Prevention*, 44, 42-47, 2012.
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.
ESPOSITO, M.C. et BESSOU, L.	*Scoop@F : la vitrine française des ITS Coopératifs, TEC Mobilité Intelligente, n°229, avril 2016.*
GOT, Claude	*Analyse de 385 accidents mortels de la circulation entre 2001 et 2003*, mai 2007.
HARDING, J., et al.	*Vehicle-to-vehicle communications : readiness of V2V technology for application*, Washington, DC, NHTSA, août 2014.
HAY, M., ADAM N., BOCCA M-L., GABAUDE C.	*L'entraînement cognitif permet-il d'accroître la sécurité des conducteurs de 70 ans et plus ?* 28ièmes entretiens Jacques Cartier, Bruxelles, Belgique, 25-26 novembre 2015.
IFSTTAR-INSERM	*Téléphone et sécurité routière*, expertise collective, avril 2011.

[1] Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre.
[2] Commissariat général au développement durable - Service de l'observation et des statistiques.

INRETS	*Vague 3 de l'enquête MARC : enquête sur la mobilité, le risque, les attitudes et les comportements des jeunes conducteurs*, août 2005.
INRETS	*Vieillissement de la population et sécurité routière*, novembre 2004.
INSEE	*Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2012.*
JACOBSEN P.L.	*Safety in numbers : more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*, Injury Prevention, 2003.
JOHNSON M.	*Safety in numbers? Investigating Australian driver behaviour, knowledge and attitudes towards cyclists*, published by Elsevier Ltd, 2014.
KRAIEM, Sami, CESTAC, Julien, BURKHARDT, Jean-Marie, ASSAILLY, Jean-Pascal, MANOHARAN, Nicolas, DUMESNIL, Anissa	*Prévention et Education Routières en Lycée : Evaluation des actions*, projet PERLE, IFSTTAR, 2014.
GRANIE, Marie-Axelle, BRENAC, Thierry, COQUELET, Cécile, FLEURY, Dominique, HIDALGO, Maud, *et al.*	*Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité*, projet PAAM, rapport final de recherche sur subvention SFR, IFSTTAR, 376p, 2015.
MARTIN, Jean-Louis, WU, Dan	*Projet VOIESUR, Livrable 4.4, Accidentologie des piétons*, IFSTTAR, avril 2015.
MMA / IFOP	*Les actifs et la route : quelle conduite lors des trajets professionnels ?*, Sondage Ifop pour MMA, mars 2015.
OECD et ITF	*Road Safety Annual Report 2015,* 2015.
OFDT / CEESAR	*Etude SAM : Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière*, convention 2004, septembre 2005.
ONISR	*Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan 2015.*
ONISR	*L'évolution du comportement des conducteurs : 2012 et années précédentes (hors vitesse).*
PAPON, Francis et DE SOLERE, Régis	*Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville*, La Revue du CGDD, INRETS / CERTU, décembre 2010.
PORTELETTE, F.	*Autoroute : comment trouver de « nouveaux gisements » de sécurité ?*, TEC Mobilité Intelligente, n°229, avril 2016.
Préfecture de police de Paris	*Statistiques des accidents de la ville de Paris,* 2009.
SETRA	*Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération*, guide technique, 2002.
SETRA	*Guide méthodologique – Démarche SURE*, octobre 2006.
SETRA	*Guide méthodologique – Démarche ISRI – Inspection de sécurité routière des itinéraires*, octobre 2008.
SETRA	*Guide méthodologique - Audits de sécurité routière*, août 2012.
TNS-SOFRES	*Enquête Parc Auto 2015.*
UMRESTTE	*Rapport d'activité 2015 du Registre du Rhône*, rapport UMRESTTE n°1601, mars 2016.
UTAC / OTC	*Contrôle technique périodique des véhicules légers - rapport d'activité annuel 2015*, janvier 2016.
VAN ELSLANDE, Pierre *et al.*	*Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés*, IFSTTAR, sept.2011.
VAN ELSLANDE, Pierre et MARECHAL, M.	*Accidentologie des cyclomoteurs*, IFSTTAR, janvier 2008.
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, INRETS, n° 280, 2009.

Glossaire et sigles

Définitions :

Blessé gravement : 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 : 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

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

Automobiliste : Usager de véhicule de tourisme

Bicyclette : Vélo y compris vélo électrique

Cyclomoteur : Deux-roues motorisé de moins de 50 cm^3 et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h

Motocyclette : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm^3

Deux-roues motorisé (2RM) : Cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues

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 cm^3 au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h

Sigles :

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

CA : Contrôle Automatisé

CARE : Community database on Accidents on the Roads of Europe

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 et à la Circulation Routières

DOM : Départements d'Outre Mer

DSCR : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières

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

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

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTERIEL
DE LA SECURITE ROUTIERE

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), créé en 1993 et placé sous l'autorité du délégué interministériel à la sécurité routière, a en particulier en charge la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales se rapportant à la sécurité routière.

Chaque année, la publication du bilan de l'accidentalité en France est un moment fort de son activité. Le bilan s'adresse à un public de spécialistes et de non spécialistes.

Ce bilan annuel a pour but de faire connaître l'accidentalité et d'en comprendre les composantes à travers notamment des analyses thématiques et transversales. Il s'agit également de mettre en évidence les enjeux majeurs de la sécurité routière. Le bilan de l'année 2015 a été enrichi de nouvelles fiches portant sur les enfants et adolescents, les accidents impliquant un train ou un tramway, les accidents du travail, ainsi que de dix fiches relatives à des études marquantes.

La présente édition ainsi que des tableaux extraits du fichier national peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

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

La présente édition du bilan de l'accidentalité est également disponible au format numérique sur le site Internet de La Documentation française :

http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES